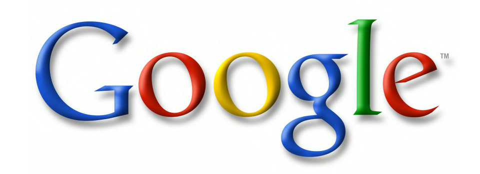
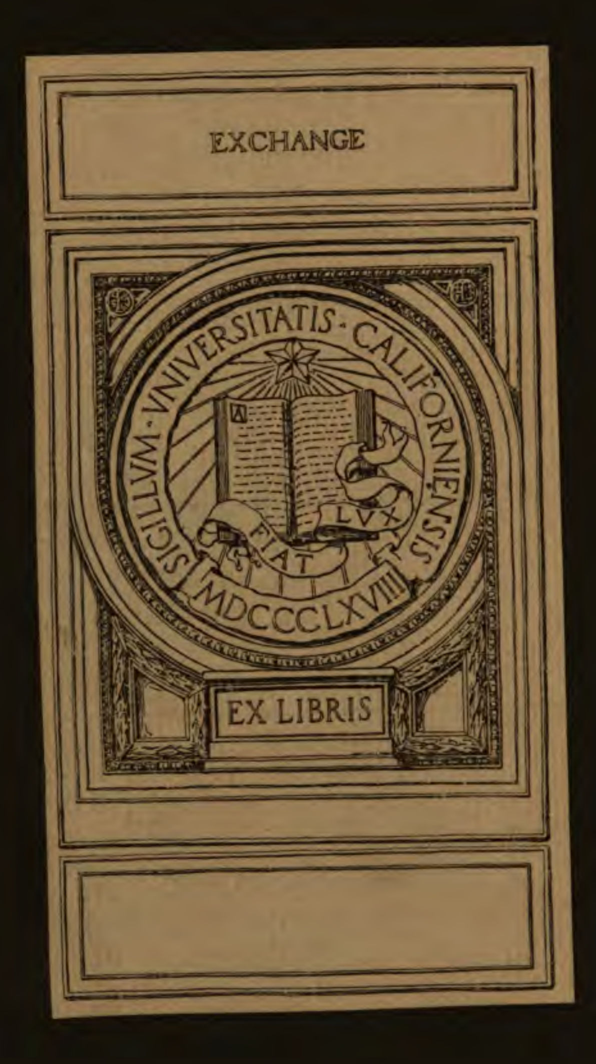





EXCHANGE
SIGILLVM · VNIVERSITATIS · CALIFORNIENSIS
FIAT LVX
MDCCCLXVIII
EX LIBRIS

Hamburgs Bedeutung auf dem Gebiete der deutschen Kolonialpolitik.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

einer

Hohen philosophischen Fakultät

der

Universität Leipzig

vorgelegt von

Adolf Coppius
aus Stralsund.

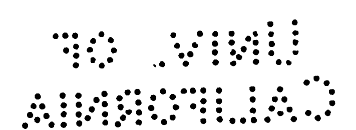
Berlin
Carl Heymanns Verlag
1905

Angenommen von der philosophisch-historischen Sektion auf Grund der Gutachten der Herren

Stieda und Friedrich.

Leipzig, den 12. Januar 1905.

Der Procancellar
Seeliger.



Inhalts-Verzeichnis.

Die ersten Anfänge deutsch-kolonialer Unternehmungen und die gleichzeitige Entwicklung der überseeischen Handelsbeziehungen Hamburgs von 1600—1800.

Die Frage nach der Bedeutung Hamburgs auf dem modernen kolonialpolitischen Gebiet kennzeichnet sich bei tieferem Eindringen in die Materie als ein trotz seines unbestreitbar hochinteressanten Charakters doch noch wenig, ja nach einigen Richtungen hin fast gar nicht bearbeitetes Problem. Das nicht gerade reichliche, überdies sehr zerstreut vorkommende und zum Teil schwer zugängliche Quellenmaterial, sowie der Umstand, daß die Meinungen selbst berufener Autoritäten von jeher bei der Erörterung dieser Frage oft weit auseinander gehen, bietet für die Beurteilung der Rolle Hamburgs auf dem Gebiete gewisser kolonialpolitischer Bestrebungen nicht unerhebliche Schwierigkeiten.

Dazu kommt, daß die Berichterstatter über die kolonialpolitischen Ereignisse gerade der beiden wichtigsten Jahrzehnte des vorigen Jahrhunderts, nämlich der siebziger und achtziger Jahre, öfters aus trüben Quellen geschöpft und Manches in einer der Wirklichkeit wenig entsprechenden Weise dargestellt haben.

Um auf den Grund der Sache zu kommen, blieb mir nichts anderes übrig, als an Ort und Stelle, also in Hamburg selbst, eingehende Quellenstudien zu machen und von den für unsere Frage maßgebenden Persönlichkeiten, soweit sie noch am Leben sind, die gewünschten Informationen einzuholen. Es hat sich dabei, wie im Laufe unserer Darstellung näher ausgeführt ist, manches hochinteressante Resultat ergeben, und eine Reihe ganz neuer Tatsachen sind ans Licht gezogen worden, welche geeignet sind, das landläufige Urteil über einzelne Personen und Vorgänge der jüngsten Vergangenheit erheblich zu modifizieren.

Zum Verständnis der hier in Betracht kommenden verwickelten Verhältnisse muß daher eine, wenn auch nur kurze

kritische Streifung der zum Teil wenig gekannten historischen Tatsachen der ersten von Deutschen unternommenen Kolonisationsversuche, sowie einige wichtige Momente aus der Geschichte Hamburgs vorausgeschickt werden.

Nicht ohne Befremden nehmen wir wahr, daß in dem Zeitalter der weltbewegenden Entdeckungen von keiner deutschen Seestadt der Versuch gemacht worden ist, transatlantische Beziehungen anzuknüpfen und Kolonien in überseeischen Gebieten anzulegen. Warum, fragt man sich, haben denn die Seestädte den ihnen von der Natur vorgezeichneten Weg nicht als erste beschritten und ihrem Lande so neue Absatzgebiete erschlossen? Warum hat nicht Hamburg oder eine andere Stadt aus der mächtigen Hansa die Führung übernommen, um einen Handelsverkehr zwischen jenen Ländern jenseits des Ozeans, aus denen soviel Reichtum nach Portugal und Spanien floß, und Deutschland anzubahnen?

Die Gründe dafür, daß Hamburg erst später Beziehungen mit jenen Ländern Südamerikas eröffnet und während des fünfzehnten und sechszehnten Jahrhunderts nur eine passive Rolle gespielt hat, sind der Hauptsache nach auf die damalige Lage der Hansa zurückzuführen. Nebenher läuft ein weniger gewichtiger Grund, die Reformation. Die gewaltige Bewegung, welche durch sie hervorgerufen, über Deutschland dahinbrauste, ist mit daran Schuld, daß die großen Entdeckungen in diesem Lande unbeachtet blieben. Jedoch dies allein erklärt nicht den völligen Indifferentismus der norddeutschen Handelsstädte, besonders der Hansa. Der eigentliche Grund hierfür liegt vielmehr in der damaligen Lage der Hansa.

Für Hamburg, das dem mächtigen Städtebunde der Hansa, welche den nordischen Handel monopolisierte, angehörte, wie auch für andere Städte dieses Bundes, bestanden die einzigen überseeischen Beziehungen im zwölften bis fünfzehnten Jahrhundert in dem Verkehr mit Island, dem Schatzlande Norwegens.[1]) „Lange Zeit wurde die Aufmerksamkeit der Handelskreise durch dieselben in Anspruch genommen und zwar in einem Maße, daß die Anregung, welche durch die neu entdeckten Länder die Handels- und politische Welt erhielt, ziemlich spurlos an den

[1]) Dr. E. Baasch, Die Islandfahrt der Deutschen, namentlich der Hamburger, vom 15. bis 17. Jahrhundert. S. 2. Hamburg 1889.

damaligen nordländischen Handelsbeziehungen vorüberging."[1]) „Diesem mächtigen Städtebund der Hansa, welcher die Interessen des deutschen Handels am leichtesten im Auslande hätte nachdrücklich und einheitlich vertreten können, erstand niemand, der die Zeit wirklich begriffen, die neuen Aufgaben richtig erkannt und ihre Lösung angebahnt hätte."[2])

So konnte es den Gegnern der Hansa nicht schwer fallen, sie ihrem Verfalle schneller entgegen zu bringen. Von außen traten ihr Feinde in den drei nordischen Reichen: Schweden, Norwegen und Dänemark entgegen, welche durch die kalmarische Union vereint waren. Rußland begann emporzusteigen und in England regte sich das auf die Vorrechte der Fremden längst eifersüchtige Bürgertum gewaltig gegen dieselben.[3]) Aber auch im Innern begann sich der Hansabund dadurch zu lockern, daß die einzelnen Städte Sonderinteressen verfolgten und dann unter einander in Konflikt gerieten.

Hierdurch geschwächt trat die Hansa in das Zeitalter der Entdeckungen und erwies sich als unfähig, die Bahnen einer neuen Handels- und Kolonialpolitik einzuschlagen, geschweige denn eine führende Stellung hierbei einzunehmen, welche ihr als der einzigen deutschen Seemacht unbedingt zukam. „Alles was man von Seite der Hansa in dieser Beziehung tat, war einzig und allein dies, daß man der Frequenz des Verkehrs entsprechend, das Kontor von Brügge verlegte und in Antwerpen ein neues begründete."[4])

Während so im Norden der Hansabund immer tiefer und schneller in Verfall geriet, brach gleichzeitig über den süddeutschen Handel eine Krisis herein. Dieser war mit dem Levantehandel eng verbunden, der im fünfzehnten Jahrhundert seinen dominierenden Mittelpunkt in Venedig hatte. Durch das Vordringen der Türken, welche das Mameluckenreich in Ägypten gestürzt und Konstantinopel besetzt hatten, war der Levantehandel heftig erschüttert. Die Entdeckung des Seeweges nach Ostindien, wodurch die Portugiesen sich des indischen Handels bemächtigten,

[1]) Dr. E. Baasch, Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. S. 5 u. 8 in Hamburgische Festschrift zur Entdeckung Amerikas. Bd. I. Hamburg 1892. (Der Kürze halber wird künftig zitiert „Beiträge zur Geschichte" . . .)

[2]) Waitz, Lübeck und Jürgen Wullenweber. Berlin 1856. Bd. III. S. 352.

[3]) Simonsfeld, Die Deutschen als Kolonisatoren in der Geschichte. S. 31. Hamburg 1885.

[4]) Simonsfeld a. a. O. S. 36.

„hatte wie ein Donnerschlag aus heiterem Himmel die Gemüter der Venetianer berührt; denn wer den Levantehandel Venedigs bedrohte, erschütterte die Grundfesten seiner Macht und seines Reichtums.“[1])

Es muß denn in der Folge Venedig seine dominierende Stellung an Lissabon abtreten. Erhielt nun der süddeutsche Handel hierdurch schon einen gewaltigen Stoß, so erlitt er einen noch empfindlicheren Schaden durch die Einäscherung des alten Fondako der Deutschen in Venedig und durch die fast zwei Jahrzehnte dauernden Kämpfe zwischen Karl V. und Franz I. So schien der mittelalterliche Handel im Norden, wie im Süden dem gänzlichen Verfalle nahe, und Deutschland mußte „eine um Jahrhunderte zurückschleudernde Schädigung erfahren, wenn es nicht gelang, die durch die politischen Veränderungen und erstaunlichen Entdeckungen neu geschaffenen wirtschaftlichen Konjunkturen auch für die deutsche Wirtschaft auszunutzen“.[2]) In den neu entdeckten Gebieten wurden deutsche Interessen weder vom Kaiser, noch von einem deutschen Fürsten, noch von der Hansa gewahrt. Jedoch nicht ganz ohne Eindruck blieb die Kunde von der neuen Welt mit ihren Schätzen auf die Gemüter der Deutschen. Schon sehr bald fahren Sachsen über das Meer, jedoch nur als Schiffsvolk. Auch hören wir, daß Flamländer am Anfang des sechzehnten Jahrhunderts von Yucatan Besitz ergreifen wollen. Meistens waren diese Auswanderer jedoch nur von Abenteurertrieb und Goldgier geleitet.

Anders dagegen, von planmäßiger Besonnenheit und mutiger Tatkraft erfüllt, treten uns die Schwaben entgegen. Während die norddeutschen und besonders die Hansastädte kein Verständnis für transatlantischen Handel zeigten, erscheinen die ober- oder süddeutschen Städte auf dem Plan, um den Anfang für einige, wenn auch nur schüchterne Kolonisationsversuche in der neuen Welt zu machen. Jenes leicht bewegliche Völkchen

---

[1]) Heyd, Geschichte des Levantehandels. Stuttgart 1879. Bd. II S. 514. Ferner F. Ratzel in „Das Meer als Quelle der Völkergröße“, München und Leipzig 1900, S. 14, sagt hierüber:

> „Man bezeichnet den Seeweg nach Indien als die erste Ursache zum Sinken der Macht Venedigs; aber tiefer wirkte die geringe Vertrautheit mit der ozeanischen Schiffahrt auf den Rückgang Venedigs ein . . .“

[2]) Schumacher, Die deutschen Unternehmungen der Welser in Venezuela in Bd. II, S. 4 der Hamburgischen Festschrift zur Entdeckung Amerikas: Hamburg 1892.

der Schwaben wußte mit klarem Verstande die Dinge, wie sie in der neuen Welt sich abspielten, richtig zu erfassen und zu beurteilen.

So finden wir die Schwaben zuerst an der Flotte des ersten Vizekönigs von Indien Francisco d'Almeida beteiligt, der sich am 25. März 1505 nach Indien d. h. Amerika begab.[1]) Drei von den Schiffen seiner Flotte waren „von der großen deutschen Kompagnie ausgerüstet," an deren Spitze die Augsburger Anton Welser und Konrad Vöhlin standen.[2]) Was veranlaßt wohl diese Städte, die im Herzen der alten Welt lagen, sich in jene fernen Gebiete zu begeben? Nichts anderes als ihre richtige Erkenntnis, daß, nachdem der Levantehandel nunmehr über Lissabon seinen Weg nahm, es sehr bald mit dem Wohlstand der süddeutschen Städte vorbei sein würde, wenn sie nicht dementsprechende neue Handelsbeziehungen anknüpften. Und gerade dem Schwabenvolke konnte ein solcher Versuch in den neu entdeckten Ländern nicht schwer fallen, war doch Karl V., der Kaiser „des heiligen römischen Reiches deutscher Nation" mit hohen Summen in den Schuldbüchern der Augsburger Welser verzeichnet. Dieser letztere Umstand hat sogar allgemein zu der Ansicht geführt, daß, um diese Schuld zu mindern, er sich mit ihnen in der Weise verglich, daß er ihnen im Jahre 1528 die Landschaft Venezuela an der

---

[1]) Paul von Stetten, Geschichte der Heiligen Römischen Reichs Freyen Stadt Augspurg. Frankfurt u. Leipzig 1743. Bd. I, S. 260: „Gleichwie um diese Zeit [1505] die Kaufmannschaft zu Augspurg ungemein zu blühen angefangen, also begaben sich einige Augsburger mit etlichen Nürnbergern, Florentinern und Genuesern in Gesellschaft, rüsteten drei Schiffe aus, und schickten selbige mit des Königs in Portugall Flotte nach Ost-Indien." Ferner H. Scherer, Allgemeine Geschichte des Welthandels. Leipzig 1852 u. 53. Bd. II, S. 149.

[2]) Konrad Haebler, Die überseeischen Unternehmungen der Welser und ihrer Gesellschafter. Leipzig 1903. S. 18/19: Vermöge ihrer geschäftlichen Beziehungen zu den Niederlanden waren die Welser ganz besonders in der Lage, diesem königlichen Wunsche [von auswärts seetüchtige Fahrzeuge für des Königs Flotte zuzuführen] zu entsprechen. Wir wissen nicht, wo sie die Schiffe S. Rafael und S. Jeronimo gechartert haben, die S. Leonardo aber ist in Antwerpen angeworben worden, und hat von dort am 15. Januar 1505 die Reise nach Lissabon angetreten, um sich der Indienflotte unter dem ersten Vizekönig D. Francisco de Almeida anzuschließen. Die drei Schiffe S. Jeronimo, S. Rafael und S. Leonardo (oder Lionarda) werden meist als diejenigen der Deutschen bezeichnet. In vollem Umfange ist dies nicht berechrechtigt. Vielleicht ist die Lionarda in der Tat ausschließlich deutsch gewesen; jedenfalls gilt in den portugiesischen Akten die Ausrüstung der drei Fahrzeuge für die Indienfahrt des Jahres 1505 als gemeinsames Unternehmen deutscher und italienischer Kaufleute." Ferner Heyd, a. a. O. II, S. 522. Ferner Simonsfeld, a. a. O., S. 38.

Nordküste Süd-Amerikas für eine bestimmte Summe Geldes als Erblehen überließ.[1]) Nach den neuesten Forschungen hat sich jedoch herausgestellt, daß dieser bisher allgemein angenommener Grund für die Abtretung Venezuelas an die Welser nicht stichhaltig ist. Schon 1890 schreibt Konrad Häbler in Raumers Historischem Taschenbuch: „Man hat ziemlich allgemein angenommen, daß die Geldgeschäfte der Welser mit Karl V. die Veranlassung gewesen seien für die Überlassung Venezuelas an dieselben. Die ältesten Quellen wissen aber davon nichts zu berichten, und die Umstände, unter welchen die Ermächtigung zur Besiedelung erfolgte, machen es in hohem Grade unwahrscheinlich. Die Welser selbst haben erst nach einigen Jahren von den Ehingern die Anrechte an die Kolonie erworben; und der Vertrag, durch welchen die Ehinger in den Besitz der Kolonie gelangten, weicht nur in ganz unbedeutenden Kleinigkeiten von anderen Verträgen dieser Art ab. Würden sich die Welser, diese klug berechnenden Kaufleute, wohl damit begnügt haben, mit Tonnen Goldes die Rechte zu bezahlen, die jedem spanischen Hidalgo umsonst überlassen wurden, wenn er sich zu einer Eroberung erbot?“[2]) Auch Ehrenberg, der sich in dieser Angelegenheit sehr vorsichtig ausdrückt, scheint sich Haebler's Ansicht anzuschließen.[3]) Letzterer, eine anerkannte Autorität auf diesem Gebiet, hat nun endlich Licht in dies Dunkel der Geschichte der ersten deutschen Kolonisationsversuche gebracht. Eine neueste Publikation Haebler's, welche sichtlich auf den eingehendsten Forschungen beruht, hat im großen und ganzen das bestätigt, was er bereits 1890 als kurzen Artikel in dem oben erwähnten Taschenbuche veröffentlichte. Demnach handelt es sich nicht, wie bislang allgemein angenommen, um eine Verpfändung Venezuelas, sondern „Karl V. war zu der Überzeugung gelangt, daß es der Entwickelung seines rasch sich ausbreitenden Kolonialreiches nur förderlich sein könne, wenn möglichst zahlreiche Kräfte zu dessen wirtschaftlicher Erschließung herangezogen würden.

---

[1]) A. Kleinschmidt, Augsburg, Nürnberg und ihre Handelsfürsten im 15. u. 16. Jahrhundert. S. 146 u. 148. Cassel 1881. Ferner von Klöden, Zeitschrift für allgemeine Erdkunde, Bd. V, S. 495. von Raumer, Historisches Taschenbuch. 3. Folge, 2. Jahrgang, S. 68. von Stetten a. a. O., Bd. I, S. 310.

[2]) Fr. von Raumer, Historisches Taschenbuch. Leipzig 1890, 6. Folge. 9. Jahrgang, S. 210.

[3]) R. Ehrenberg, Das Zeitalter der Fugger. Jena 1896, Bd. I, S. 200.

Von diesem Gesichtspunkte aus hatte er einzelne der Beschränkungen, mit denen der Verkehr nach den Kolonien belastet war, teils ganz aufgehoben, teils ließ er in deren Auslegung und Handhabung wenigstens eine größere Liberalität eintreten, so daß mehr und mehr nicht nur seine spanischen Untertanen, sondern auch diejenigen seiner anderen Reiche und Lande unter Erfüllung gewisser Formalitäten an dem Verkehr mit den neuerworbenen Kolonien Anteil nehmen konnten.

Zu den ersten, die von dieser veränderten Sachlage Vorteil zu ziehen suchten, gehörten die Welser. Sie haben schon im Jahre 1525 ein Privileg von Karl V. erlangt, welches ihnen für den Verkehr mit den überseeischen Landen alle Rechte zuerkannte, welche seinen spanischen Untertanen zustanden, und sie haben daraufhin sogleich eine Handelsniederlassung in Sevilla begründet, welcher bald darauf auch eine eigene Faktorei in Santo Domingo auf der Insel Española gefolgt ist."[1]) So kommt es zum Vertrage von 1528. Dieser Vertrag über die Besiedelung Venezuelas „ist deshalb zuversichtlich nicht mit „Tonnen Goldes"[2]) erkauft worden, sondern er ist eine Vergünstigung, die den Kontrahenten zu teil wurde in Anerkennung der unterschiedlichen guten Dienste, welche dieselben dem Kaiser zuvor schon geleistet hatten, und weiter leisten sollten."[3]) Das Gebiet, welches die Welser erwarben, waren 12 Quadrat-Meilen des Landes um Maracaïbo.[4]) Schon damals finden wir den Namen Venezuela d. h. „Klein-Venedig", weil die ersten Entdecker hier einen auf Pfählen errichteten Ort fanden, der sie an Venedig erinnerte.[5]) Daß die Vertreter der Welser gerade hierauf ihr Augenmerk richteten, hat seine Ursache darin, daß das Gerücht bestand, der

---

[1]) Konrad Haebler, Die überseeischen Unternehmungen der Welser. S. 47/48.

[2]) Haebler sagt hierüber: „Die irrige Notiz scheint zurückzugehen auf eine Angabe des Bart. de las Casas in seiner unzählige Male gedruckten Historia apologetica, welche bekanntlich den Ambrosius und die Deutschen mit ganz besonderer Erbitterung anklagt."

[3]) Haebler, wie in Anmerkung 1. S. 55.

[4]) A. Kleinschmidt, a. a. O. S. 146. Ferner A. Zimmermann, Kolonialgeschichtliche Studien, Oldenburg und Leipzig 1895. S. 309. Ferner Schumacher in Bd. II, S. 40 der Hamburger Festschrift.

[5]) Simonsfeld, a. a. O. S. 39. Ferner O. Peschel, Geschichte des Zeitalters der Entdeckungen. Stuttgart und Augsburg 1858. S. 313.

Meerbusen von Maracaïbo bilde den Eingang zu einem an Golderzen reichen Gebiete, dem Cocibacoa-Lande. Überdies hegte man die Hoffnung, in jenen Gegenden eine natürliche Wasserstraße zum Stillen Ozean, dessen Existenz wenige Jahre vorher entdeckt worden war, zu finden. Als erster Vertreter oder Statthalter der Welser fungierte in der neuen Welt Ambrosius Ehinger, derselbe, welcher der Nachwelt von den Spaniern unter dem Namen Dalfinger überliefert worden ist.[1]) Er, auch der „deutsche Cortez" genannt, ein verwegener und abenteuerlustiger Mann, dem es weniger um Kolonisation als um Erbeutung von Schätzen zu tun war, landete mit seiner nach dem Vertrage aus vier Schiffen bestehenden Flotte bei Coro.[2]) Dieser Ort hatte keinen weiteren Vorzug, als daß von hier aus S. Domingo, Sitz der welserschen Faktoreien und spanischen Regierung, am leichtesten zu erreichen war. Von hier aus unternahm Dalfinger mehrere Expeditionen in das Innere des Landes, jedoch erfolglos. Der Schrecken seines Namens eilte ihm voraus, überall stieß er bei den Eingeborenen auf Widerstand. Seine Nachfolger in der Statthalterwürde, ein Federmann, Hohermuth, Philipp von Hutten und als letzter der Sohn des Unternehmers Bartholomäus Welser, waren nicht erfolgreicher in ihrer Tätigkeit. Während die beiden letzten die Oberleitung in Händen hatten, ging es mit dem so hoffnungsvoll begonnenen Unternehmen erst recht rapide abwärts. Der Haß der Spanier gegen die Deutschen war aufs Höchste gestiegen, so daß sie vor keinem Mittel zurückschreckten, um sich diese Eindringlinge vom Halse zu schaffen. Der ritterliche Ph. von Hutten und der junge B. Welser mußten für ihre Tätigkeit das Leben einbüßen. Durch Hinterlist hatte der spanische Statthalter Carvajal beide in seine Gewalt gebracht. Sie endeten durchs Beil. Dies Ereignis machte dem welserschen Unternehmungsgeist den Garaus. Weder die Welser noch ihre Genossen hatten jetzt noch den Mut, neue Expeditionen nach Venezuela auszurüsten, nachdem die voraufgehenden ungeheure Summen verschlungen hatten, ohne daß auch nur eine der vielen Hoffnungen sich verwirklicht hatte. Wohl hielten die Welser ihre Rechtstitel auf das Land noch aufrecht, und die Hoffnung, „daß diese von ihnen schon fast preisgegebene Provinz nun auf einmal

---

[1]) A. Zimmermann, a. a. O. S. 309.

[2]) Barthold in Historisches Taschenbuch, F. v. Raumer. Dritte Folge, zweiter Jahrgang. Leipzig 1850. S. 69.

sich zu einem leidlichen Wohlstande aufzuschwingen begann und sichere Aussichten für eine gedeihliche Weiterentwickelung erkennen ließ, das war es wohl, was ihnen den Mut gab, den Kampf mit der spanischen Krone noch nicht verloren zu geben. Und das um so mehr, als das Urteil desselben Indienrates, der 1556 die Provinz ihnen absprach, im März 1555 für sie so außerordentlich günstig ausgefallen war."[1])

So war das Ende des ersten deutschen Kolonisationsversuches der Rückfall Venezuelas an Spanien, da die Welser ohne größere Unterstützung so wenig das Besitztum für sich behaupten konnten, wie etwa heutzutage Woermann Kamerun, oder Lüderitz Angra Pequena gegen die Engländer ohne den Schutz des Reiches.[2]) Mit einem höchst tragischen Ende klingt also das Lied von dem ersten deutschen Kolonisationsversuch aus. Deutschland hatte seine Rolle in Amerika ausgespielt und doch, was hätte sich nicht aus der Welser Land und den Faktoreien, welche andere Augsburger Kaufleute um dieselbe Zeit in den La Plata-Staaten oder Paraguay besessen haben sollen, machen lassen, wenn vielleicht eine umgemodelte tatkräftige Hansa diese Anfänge deutscher Kolonien in Amerika mit ihrer Flagge gedeckt hätte.[3]) Aber trotzdem haben wir, wie Konrad Häbler in der Vorrede zu seinen Unternehmungen der Welser sagt, „alle Ursache, mit Stolz auf diese Pioniere deutscher kolonisatorischer Pläne zu blicken, die uns einen Weg gewiesen haben, den die Nachgeborenen nur allzu spät erst wieder zu betreten versucht haben."

Während die Hansa bis in die Mitte des siebenzehnten Jahrhunderts kümmerlich ihr Dasein fristete, bis sie sich dann schließlich in Wohlgefallen auflöste, fängt nun Hamburg in der zweiten Hälfte des sechszehnten Jahrhunderts an, Handelsbeziehungen mit den transozeanischen Gebieten anzuknüpfen.[4]) Somit ist also der Zeitpunkt gekommen, wo Hamburgs überseeischer Handel und damit auch seine koloniale Tätigkeit, die später der deutschen Kolonialpolitik die Wege ebnete, ihren Anfang nimmt, „denn fast alle größeren unmittelbaren Handels-

---

[1]) Haebler a. a. O. S. 395.
[2]) Simonsfeld a. a. O. S. 39.
[3]) Simonsfeld a. a. O. S. 39.
[4]) A. Beer, Allgemeine Geschichte des Welthandels. Wien 1860, 62, 64 u. 84. Bd. II, S. 415.

kolonien sind aus Handelsfaktoreien hervorgegangen."[1]) Knüpft ein Land oder eine Seestadt wie Hamburg mit einem überseeischen unkultivierten Volke Handelsbeziehungen an, dann ergibt sich die Notwendigkeit kolonialer Tätigkeit von selbst. Denn ist einmal überseeischer Handel angebahnt, so ist es der erste Wunsch des betreffenden Mutterlandes, seine Sendlinge im fremden Lande in Sicherheit zu bringen, geschützt gegen die Willkür der Eingeborenen und auch fremder Nationen. Dies läßt sich aber nur durch Erwerbung eines, wenn auch nur kleinen Besitztums entweder auf dem Wege der Eroberung oder des Kaufes ermöglichen. Die Kolonialgeschichte fast aller Völker liefert dafür zahllose Beispiele. Wir wissen aus der Beschreibung Hamburgs durch Ritter Heinrich von Rantzau vom Jahre 1597, daß hamburgische Schiffe damals nach Indien, d. h. Amerika fuhren.[2]) Weiter steht fest, obgleich wohl nur wenigen bekannt, daß Hamburg Ende des sechzehnten und Anfang des siebzehnten Jahrhunderts mit Brasilien in Handelsbeziehung stand.[3]) Wenn wir nun in Betracht ziehen, daß seit den großen Entdeckungen in der Kolonialpolitik fast aller Staaten der Gedanke vorherrschte: Der Handel mit den Kolonien müsse dem Mutterlande vorbehalten bleiben, gleichviel ob sich derselbe in den Händen einer Handelsgesellschaft oder von Privatpersonen befände, und wenn wir weiter erwägen, daß in Amerika der Schleichhandel, an dem sich Hamburg als einzige deutsche Stadt beteiligte,[4]) zum Schaden des Staates und der Gesellschaftsprivilegien in hohem Maße florierte, so dürfte die Vermutung wohl nicht zu gewagt sein, daß schon damals die Hamburger Kaufleute einen Versuch gemacht haben, dort Faktoreien anzulegen. Oder sollten die Hamburger Kaufleute der damaligen Zeit, deren spätere Geschlechter sich doch für Kolonialhandel so evident begabt erwiesen, sich nur damit begnügt haben, Kolonialprodukte nach Deutschland zu bringen, also eine ledige Frachtfahrt zwischen der alten und neuen Welt zu unterhalten? Es ist wohl immerhin anzunehmen, daß auch schon damals sich unter ihnen Leute gefunden haben, welche weitsichtiger als ihre Zeitgenossen waren

---

[1]) W. Roscher u. R. Jannasch, Kolonien, Kolonialpolitik und Auswanderung. Leipzig 1885. S. 12.

[2]) Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte. Bd. III, S. 256.

[3]) Dr. E. Baasch, Zeitschr. d. Vereins f. Hamburgische Geschichte. Bd. IX, S. 321.

[4]) Dr. E. Baasch, Beiträge zur Geschichte . . . a. a. O. Bd. I, S. 8.

und versucht haben werden, dort Niederlassungen anzulegen. Vielleicht hat sie ein ähnliches Schicksal ereilt, wie die der Welser in Venezuela, das aber in den Tafeln der Geschichte nicht verzeichnet worden ist.

Erinnern wir uns des Umschwungs im Levantehandel, durch den sich die oberdeutschen Städte veranlaßt sahen, andere Handelswege zu beschreiten. In derselben Weise ging auch Hamburg vor, welches als mächtigste Hansastadt mit dem Verfall der Hansa für sich neue Handelsbeziehungen anzubahnen suchte, um sich aus dem allgemeinen Schiffbruch zu retten. Es war ihm nicht zu verdenken, daß es sich nicht mehr an der unhaltbar gewordenen Opposition der Ostseestädte gegen die nordischen Reiche beteiligen mochte, und keine Lust verspürte, seine Kräfte an die Verteidigung eines Bundes zu vergeuden, der nur noch ein bloßer Name war. Der Bund war nicht mehr zu retten, eine neue Zeit war im Anzuge, und es handelte sich für die Zukunft des deutschen Handels nur um die Frage, ob Deutschland wie die anderen Länder imstande sei, sich zu einem kräftigen Staats- und Nationalleben emporzuschwingen.[1]) Wo jedoch sollte der Handel Deutschlands, der nur kümmerlich dahin vegetierte, neue Handelsbeziehungen anknüpfen? Dabei war der Handel nur Eigenhandel,[2]) während der Zwischenhandel der deutschen Städte, die Hauptquelle ihres Wohlstandes wie ihrer Macht im Mittelalter, bis auf wenige Überreste verloren gegangen war. Zugleich taten religiöse Unruhen, der Bauernkrieg, der schmalkaldische Krieg, der auch auf Deutschlands Boden übergreifende spanisch-niederländische Krieg das Ihrige zum Verfall des Handels und der Industrie der Städte des sechzehnten Jahrhunderts.[3]) Dagegen hatten sich die alten Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck ihren alten Glanz bewahrt. Glücklicherweise hatten sie nur wenig unter der Kriegsfurie zu leiden. Zwar lagen ihre alten Handelsverbindungen im Absterben, jedoch knüpften sie dafür neue und wertvollere an.

„Besonders Hamburg hat unter allen Hansestädten die Umgestaltung des Welthandels im sechzehnten Jahrhundert am frühesten begriffen, und redete zu einer Zeit, als Lübeck und seine

[1]) Lafaurie, Geschichte des Handels S. 147. Stuttgart 1848.

[2]) J. G. Büsch, Sämtliche Schriften über die Handlung. Hamburg 1825. Bd. IV, S. 10.

[3]) J. Engelmann, Geschichte des Handels und Weltverkehrs. Leipzig u. Berlin 1881. S. 146.

Genossen die alten Monopole im Norden vollständig aufrecht zu erhalten bemüht waren, einer freieren, gesünderen Handelspolitik das Wort, weil es richtig erkannte, daß die Zeit längst vorbei sei, wo ein paar Hansestädte ganze Königreiche unter dem Daumen gehalten hatten."[1])

Wenn nun auch Hamburg die Umgestaltung des Welthandels am frühesten begriffen hatte, so ist diese Einsicht doch erst im letzten Viertel des sechzehnten Jahrhunderts praktisch wirksam geworden. Daß sein Handel sich nicht schon jetzt zu einer gewissen Höhe emporschwingen sollte, hatte darin seinen Grund, daß es die „in der Handlung so fleißigen und aufgeklärten Niederländer neben sich hatte."[2]) Zwar befand sich Hamburg den Niederländern gegenüber in einer günstigen Lage, doch war deren Konkurrenz dennoch eine sehr mächtige.[3]) Aller Wahrscheinlichkeit nach wäre Hamburg für längere Zeit trotz des in ihm blühenden Gewerbes der Brauerei und Tuchbearbeitung eine nur kleine Stadt geblieben[4]), wenn nicht gegen Ende des sechzehnten Jahrhunderts Ereignisse eingetreten wären, durch welche nicht nur der Handel Hamburgs einen mächtigen Aufschwung erfuhr, sondern überhaupt das Gewerbe und die Industrie Deutschlands bedeutend gefördert wurden.

Drei wichtige historische Tatsachen sind es, die diesen großen Umschwung herbeiführten: nämlich die Niederlassung von englischen Kaufleuten, den sogenannten merchant adventurers, die Ansiedelung aus ihrer Heimat geflüchteter Niederländer und die Einwanderung portugiesischer Juden in Hamburg.

Es würde zu weit führen und auch nicht in den Rahmen dieser Arbeit hineinpassen, wenn ich näher auf die Geschichte der merchant adventurers, soweit sie sich auf deutschem Boden abspielt, eingehen wollte. Zwar zeigt sie uns in evidenter Weise, wie damals kleinliche Interessenpolitik die Hansestädte beherrschte, jedoch kann es hier nur darauf ankommen, darzustellen, wie die Niederlassung der merchant adventurers mit zum Aufschwunge des Hamburger Handels beigetragen hat. Es blühte

---

[1]) H. Scherer, Allgemeine Geschichte des Welthandels. Leipzig 1852 u. 53. Bd. II, S. 608. Ferner Beer a. a. O. Bd. III, S. 473. Ferner C. Büchele, Geschichte des Welthandels. Stuttgart 1867. S. 192.

[2]) Büsch a. a. O. Bd. IV, S. 12.

[3]) Büsch ebendort, S. 12.

[4]) Ehrenberg in Zeitschrift für die Geschichte Hamburgs. Bd. VIII, S. 149.

diesen englischen Kaufleuten auf deutschem Boden ein nur zweifelhaftes Glück. Unstät und flüchtig sehen wir sie umherziehen; bald in dieser, bald in jener Stadt ihre Kontore aufschlagend, was wohl damit zusammenhängt, daß sie stets zuerst heimlich versuchten Handel zu treiben. Wir finden sie abwechselnd in Stade, Emden, Hamburg, Elbing, Brügge, Dordrecht.[1]) Und doch sollten sie, gemäß den Unterhandlungen mit den Hansen, wenn sie sich in Deutschland irgendwo niederließen „ihre Residenz in Hamburg nehmen.“[2]) Im Jahre 1567 geschieht dies, jedoch nur für kurze Zeit.[3]) Es folgt dann eine Zeit, in der die merchant adventurers der Spielball zwischen englischer und hansischer Handelspolitik sind. Das Jahr 1612 beendet ihr unstätes Wanderleben, indem von diesem Zeitpunkt an Hamburg ihr bleibender Wohnsitz ist. Jedoch hatte man hieran die Bedingung einer halbjährigen Aufkündigung auf beiden Seiten geknüpft.[4]) „Die mit Bürgerrecht ausgestattete englische Kolonie machte Hamburg zum Hauptemporium britischer Ein- und Ausfuhren auf dem Kontinent. So wurde denn die Stadt in den englischen Gesichtskreis hineingezogen und nahm als Kommandite Anteil an den Gewinnen, welche dessen kolossale Erweiterung dem Hauptlande eintrug.“[5]) Der Vertrieb der englischen Wollwaren ging nun von Hamburg aus nach Deutschland und besonders nach dem Nordosten Europas.[6]) Es ist wohl klar, daß ein pekuniärer Erfolg — werden doch die merchant adventurers von den Hamburgern selbst als „Quelle der Nahrung, welche sie nicht anderen zufließen sehen wollten,“[7]) bezeichnet[8]) — für Ham-

---

[1]) Sartorius, Geschichte des hansischen Bundes. Bd. III, S. 384, Göttingen 1808. Ferner: Büsch a. a. O. Bd. IV, S. 26.

[2]) Sartorius, a. a. O. Bd. III ebendort. Ferner: Dr. R. Ehrenberg, Hamburg und England im Zeitalter der Königin Elisabeth. S. 90. Jena 1896.

[3]) F. W. Barthold, Geschichte der deutschen Hansa. S. 459. Leipzig 1862. Ferner: Sartorius a. a. O. Bd. III, S. 359.

[4]) Büsch a. a. O. Bd. IV, S. 26.

[5]) Scherer a. a. O. Bd II, S. 609.

[6]) Engelmann a. a. O. S. 148.

[7]) Sartorius a. a. O. Bd. III, S. 396.

[8]) Ehrenberg a. a. O. S. 99: „Schließlich wird es wohl ein ziemlich einfaches Rechenexempel gewesen sein, daß alles, was Hamburg den Engländern bewilligte, einschließlich des nicht mehr bedeutenden Eigenhandels mit England, ziffernmäßig nicht sehr ins Gewicht fiel gegenüber den Vorteilen, welche bei Aufnahme der Fremdlinge sowohl für den Stadtsäckel wie für die Bürgerschaft in naher Aussicht standen.“

burg nicht ausblieb. Jedoch abgesehen hiervon, auch abgesehen von der Hebung der Wollenindustrie ist die Bedeutung der merchant adventurers für Hamburg als eine viel höhere zu veranschlagen. Sie haben unbewußt durch ihre unmittelbare Berührung mit den Hamburgern, die von jeher in den Bewohnern dieser Hansa-Stadt vorhandene merkantile Begabung zur Entfaltung gebracht und sie zu einer Höhe kaufmännischer Tätigkeit und Einsicht herangebildet,[1]) die notwendig war, um den Aufgaben, welche Ereignisse der kommenden Zeiten an sie stellten, gewachsen zu sein.

Die merchant adventurers sind für Hamburg der befruchtende Kulturdünger geworden, der auf einen Boden fiel, dessen Reichtum an Ertrag die Mühe des Säens lohnte: Denn hätten nicht englische Kaufleute in Hamburg ihren Stapel errichtet, so würde man dort wohl kaum geneigt gewesen sein auf die Intentionen der einwandernden Niederländer einzugehen. Man hätte zweifelsohne kein Verständnis und auch wohl keinen Mut dazu gehabt, die Wege zu beschreiten, auf welche die Holländer die Hamburger Kaufleute verwiesen.

Engländer und Niederländer arbeiten sich einander in die Hände; jedoch geschieht es von beiden Seiten unbeabsichtigt, zum Segen des Hamburger Handels.

Während also die merchant adventurers die kaufmännische Bildung der Hamburger verfeinert haben,[2]) so tragen nun im Verein mit ihnen die Niederländer dazu bei, ihren Sinn für kolonialpolitische Unternehmungen zu wecken. Sind nun, wie ja bekannt ist, die Handelsbeziehungen zwischen England und Hamburg alt, sodaß es uns nicht Wunder nehmen kann, wenn man eine englische Kolonie in Hamburg findet, so muß man doch bei der Einwanderung der Niederländer nach dem Anlaß fragen. Dieser ist, kurz gesagt, der Ruin Antwerpens, abgesehen von früheren kleineren Einwanderungen.[3])

„Die Niederlande, welche bekanntlich durch Erbschaft von Österreich an Spanien gekommen, fielen dem finsteren Geiste, der dieses Land beherrschte, als erstes Opfer. Die religiösen Bewegungen, welche zu Anfang des sechszehnten Jahrhunderts

---

[1]) Ehrenberg a. a. O. S. 125ff.

[2]) Scherer a. a. O. Bd. II, S. 609: „Seit Aufnahme der Engländer belebte sich allmählich die Spekulation."

[3]) Dr. A. Soetbeer, Über Hamburgs Handel. Hamburg 1840. Bd. I, S. 12.

begannen, drangen nach den Niederlanden, und die Härte, mit welcher die spanische Regierung dieselben zu unterdrücken suchte, entzündete einen Brand, der in Flandern, Brabant und den übrigen südlichen Provinzen nur durch das Blut und Elend von hunderttausenden und durch den Ruin des Landes erstickt werden konnte. Ackerbau und Industrie verkamen, der Verkehr stockte und mit der Einnahme von Antwerpen durch die Spanier verließ Industrie und Handel diese Stadt, die so lange ihr bevorzugter Aufenthalt gewesen war."[1]) Was fliehen konnte floh. „Einige der Flüchtlinge, nämlich die lutherischen Familien" sagt Büsch, der über diese Verhältnisse sehr genau unterrichtet ist, „versetzten sich nach Hamburg und brachten mit Kenntnis einer Handlung dahin, welche bisher in dieser Stadt wenig geübt sein mochte."[2, 3, 4]) Derselbe Autor berichtet ferner „es gilt mir für eine der Gewißheit sich nähernde historische Wahrheit, daß Hamburg durch diese Versetzung der Antwerpner in seine Mauern, zu einer Handelsstadt geworden ist, dergleichen sie bis dahin gar noch nicht war."[5])

Es hat jedoch noch einige Jahrzehnte gedauert, bis wir endlich ein Hamburger Schiff in der neuen Welt sehen. Seit 1530 schon sind Niederländer in Hamburg ansässig, jedoch erst gegen Ende des sechzehnten Jahrhunderts macht Hamburg, dank ihres Einflusses, den Anfang zu überseeischen Unternehmungen.[6]) Hierauf deutet eine Urkunde aus dem Jahre 1603. Es handelt sich in derselben um Verhandlungen zwischen dem Rat und den Bürgern von Hamburg zwecks des Handels der Fremden in der Stadt. Die betreffende Stelle lautet: „aber nun eine Zeit lang hero, fast in die vierzig Jahre seither Ankunft der

---

[1]) Engelmann a. a. O. S. 116. Ähnlich Lafaurie a. a. O. S. 195, Büchele a. a. O. S. 192.

[2]) Büsch a. a. O. Bd. IV, S. 20.

[3]) W. Stieda in Zeitschrift für Hamburgische Geschichte. Bd. IX, S. 421/22. „Diese kunstsinnigen, geschickten und fleißigen Niederländer verpflanzten auch nach Hamburg ganz neue Industriezweige. So spielte die Seidenindustrie unter den Gewerben, deren Kenntnis sie mitbrachten, keine geringe Rolle. Hand in Hand mit derselben ging eine ausgebreitete Wollenmanufaktur."

[4]) Sillem ebendort, Bd. VII, S. 503. „Jene wohlhabenden, größtenteils adligen Niederländer mit einer für die damalige Zeit in unserer Gegend seltenen Bildung ausgerüstet," sagt C. O. Gaedechens, „erweiterten Hamburgs Handel und waren die Haupttriebfeder zur Errichtung mancher Institute, die noch jetzt die Zierden unserer Stadt sind."

[5]) Büsch a. a. O. Bd. IV, S. 21.

[6]) R. Ehrenberg, Zeitschrift für Hamburgische Geschichte. Bd. VIII, S. 149.

Englischen und der beschwerdlichen Niederländischen Kriegen und Orlogen, allerhand nationes sich in dieser guten Stadt niedergelassen und von unseren Antecessoren eingenommen, dadurch denn viele hiebevor ungebraeuchliche Nagivationes in weit abgelegene Örter, nach Italien, Barbarei, Africam und bis in die neue Welt Americam entstanden."[1])

So haben Niederländer Hamburg auf den Weg verwiesen, den als erste Stadt in Deutschland zu betreten ihm vorbehalten war. Es ist derselbe Weg, auf den Jahrhunderte später Hamburg Deutschland führt, um ihm zu Kolonien zu verhelfen, damit es den übrigen Kolonialmächten würdig an die Seite treten kann.

Einen ähnlichen, wenn auch nicht ganz so bedeutenden Einfluß wie die Niederländer auf Hamburg ausgeübt haben, kann man der Zuwanderung portugiesischer Juden zuschreiben. Aus ihrer Heimat infolge katholischen Fanatismus vertrieben, sind sie wahrscheinlich schon 1567 mit flüchtigen Niederländern nach Hamburg gekommen.[2]) Die nächste Folge ihrer Ansiedelung in Hamburg war ohne Zweifel eine Belebung des Handels mit Lissabon.[3]) Besonders in Wechselgeschäften haben die Hamburger von diesen Einwanderern lernen können. Sie vermittelten den Geld- und Wechselverkehr beim Zwischenhandel und wurden dadurch eine wichtige Stütze für letzteren.[4])

Engländer, Niederländer und auch wohl indirekt wenigstens die soeben erwähnten portugiesischen Juden haben hiernach in den Hamburgern den Wunsch rege gemacht, über den Ozean zu gehen und mit der neuen Welt Handelsbeziehungen anzuknüpfen. So kann denn auch Ritter Heinrich von Rantzau in seiner Beschreibung Hamburgs vom Jahre 1597 schreiben, „der Handel geht über See und ist sehr belebt, er erstreckt sich nach fernen Gegenden hin, nach Indien, Italien, Spanien" usw., wo unter Indien Amerika zu verstehen ist.[5])

---

[1]) Baasch, Beiträge zur Geschichte . . . a. a. O. Bd. I, S. 13.

[2]) M. Isler, Zeitschrift für Hamburgische Geschichte. Bd. VI, S. 466.

[3]) E. Baasch, Zeitschrift für Hamburgische Geschichte. Bd. IX, S. 315: „Portugiesische Namen, nicht selten mit dem ausdrücklichen Hinweis, daß ihre Träger Juden seien, erscheinen sehr oft in dem Verkehr mit dem Südwesten, soweit es Hamburg betraf." Ferner: Scherer a. a. O. Bd. II, S. 190.

[4]) Büsch a. a. O. Bd. IV, S 62. Ferner: Büchele a. a. O. S. 139.

[5]) Zeitschrift für Hamburgische Geschichte, Bd. III, S. 257: „Die Schiffahrt hat der Stadt große Zunahme verschafft und viele Bürger zu ungewöhnlichem Reichtum erhoben." Es sei hier gleich vorweg genommen, daß der Reichtum der Bürger den Anlaß gab zu den Anfeindungen, welche Hamburg jahrelang zu erdulden hatte.

In welchem Jahre nun die erste Verbindung mit der neuen Welt angeknüpft ist, läßt sich leider nicht sicher feststellen, wir wissen nur, daß sich 1589 zwei Schiffe eines Hamburger Heinrich Ramel auf dem Rückwege von Brasilien nach Hamburg befinden.[1]) Ob vorher schon Hamburger Schiffe in Amerika landeten, wird nirgends berichtet. Wohl aber wissen wir, daß in der Folge eine Verbindung Hamburgs mit Brasilien besteht. Hiervon legen die Hamburger Schifferbücher, eine Reihe von Manuskripten, die uns ein Bild von Hamburgs Schiffahrt und Warenhandel vom Ende des sechzehnten bis zur Mitte des siebzehnten Jahrhunderts geben, Zeugnis ab.[2]) Nachweisen läßt sich eine solche Verbindung von den Jahren 1590, wo 11 Schiffe, 1591 wo 2 Schiffe, 1594 wo ein Schiff, desgleichen 1595; 1598 wo 3 Schiffe und 1602, wo ein Schiff aus Brasilien in Hamburg ankommen. Daß nun auch in den Zwischenjahren eine Verbindung bestand, ist wohl anzunehmen, aber nicht nachzuweisen, da für diese Zeit keine Aufzeichnungen vorhanden sind. Nach dem Jahre 1602 finden wir in diesen Büchern keine Schiffe mehr als nach Brasilien fahrend bezeichnet. Ob die Fahrt dahin mit diesem Jahre als beendet anzusehen ist, muß daher eine offene Frage bleiben.

Aus dem Jahre 1605 finden wir dann eine Notiz, daß 1603 das dem Hamburger Lorenz Karstens gehörende Schiff Jonas nach St. Thomas gekommen ist und zwar ging es von Lissabon aus, einem Hafen, in dem die Hamburger besondere Vorrechte vermöge ihrer alten Handelsbeziehungen mit Portugal genossen. Von hier aus werden nun auch die Hamburger ihren Weg nach Afrika genommen haben. So hat auch wohl die Nähe des Weges das Ihrige dazu beigetragen, daß wir sie in Tanger und Mazagan finden. Aufzeichnungen für Schiffe, welche nach Tanger fuhren, finden wir aus den Jahren 1612, 1615, 1616, 1617 und 1620. Nach Mazagan gingen Schiffe in den Jahren 1610, 1611, 1615 und 1620.

Aber man beschränkte sich nicht auf eine Verbindung mit dem Festlande von Afrika, man ging auch hinüber auf die westlichen Inseln. So werden uns die Azoren, die Kanarischen Inseln und Madeira genannt. Aufzeichnungen aus den Jahren 1609 mit Unterbrechungen bis 1647 geben hierfür den Beleg. Besonders wichtig ist das letzte Jahr, weil in diesem der Verkehr mit West-

[1]) E. Baasch, Zeitschrift für Hamburgische Geschichte. Bd. IX, S. 321.
[2]) Ebendort Bd. IX, S. 296.

indien angebahnt zu sein scheint; denn wir finden in einer gleichzeitigen Zollrolle einen Passus über die „nach und von Barbados, West- und Ostindien gehenden bezw. kommenden Waren.[1])

Über die Veranlassung zu dem Verkehr Hamburgs mit den eben erwähnten Ländern dürfte die vorhin angeführte Urkunde uns einen Fingerzeig geben. Wenn dort ausdrücklich niederländische und englische Schiffe und Navigationes in weit abgelegene Örter erwähnt sind, liegt der Schluß nahe, daß vornehmlich Niederländer und Engländer die Wegweiser für Hamburg nach der neuen Welt gewesen sind. Beide, Engländer wie Niederländer, bekanntlich die geschworenen Feinde Spaniens, versuchten, wo sie es nur konnten, diesem Lande Schaden zuzufügen.[2]) Und wo konnte ihnen dies besser gelingen als in seinen Kolonien, indem sie ihm hier als Konkurrenten im Handel erstanden. Beide Nationen sehen wir daher im siebzehnten Jahrhundert den Schmuggelhandel, dessen Zentrale Cuba war, in den Gewässern um Brasilien, welches nach der Vereinigung von Portugal mit Spanien letzterem gehörte, eifrigst betreiben.[3])

Auch die portugiesischen Juden werden den Hamburgern in dieser Beziehung nützlich gewesen sein. Denn es liegt wohl nahe, daß diese Juden, um sich an dem Lande, das sie vertrieb zu rächen, demselben neue Konkurrenten erwachsen ließen und nichts konnte ihnen hierzu gelegener kommen, als wenn Hamburger Kaufleute diese neuen Handelswege betraten.

Diese, im Voraufgehenden erwähnten, wenn auch nur losen überseeischen Handelsbeziehungen Hamburgs dürften als die Vorboten der, um die Mitte des siebzehnten Jahrhunderts in dieser Stadt erscheinenden kolonialen Aktionen anzusehen sein. Es bedurfte nur eines geringen Anstoßes, um eine koloniale Bewegung in Hamburg in Fluß zu bringen.

Ein solcher Anlaß war bald durch die Beteiligung von Hamburger Großkaufleuten im Jahre 1649 an der kurbrandenburgisch-ostindischen Kompagnie gegeben. Wenn es auch zunächst nur eine passive Beteiligung Hamburgs durch Zeichnung von Geldbeträgen war, so hielt sie doch eine koloniale Bewegung aufrecht und gab so den Großkaufleuten Anlaß, Kolonialpolitik zu treiben.

---

[1]) Baasch, Beiträge zur Geschichte .... a. a. O. Bd. I, S. 14.

[2]) Fr. List, Geschicht der politischen Ökonomie, in Nationales System der politischen Ökonomie, Stuttgart 1883, S. 44. Ferner: Büchele a. a. O. S. 142.

[3]) Büchele a. a. O. S. 143. Ferner: Handelmann, Geschichte von Brasilien. Berlin 1860. S. 662 ff.



Zwar ging man sehr zaghaft an das Anerbieten des Großen Kurfürsten heran, denn man fürchtete die allmächtigen Niederländer und versicherte sich deshalb des Schutzes des „betreffenden Potentaten gegen Gewalttätigkeiten fremder Nationen,"[1]) aber man muß hierin doch den ersten, wenn auch nur schüchternen Versuch Hamburgs erblicken, Kolonialpolitik zu treiben. Denn sobald die Hamburger sich bei diesem Unternehmen einigermaßen in Sicherheit sehen, stellen sie die Forderung, daß die Kompagnie nur ein Kontor und zwar in Hamburg haben sollte. Wir haben allerdings immer noch keine direkte Beteiligung der Hamburger, nur Lust und guten Willen legen sie an den Tag, sie werden aber doch dabei veranlaßt über Verhältnisse nachzudenken, die ihrem Gesichtskreis sonst ferner lagen.

Bald aber wird — und dies dürfte wenig bekannt sein — Hamburg Gelegenheit gegeben, sich mit kolonialen Dingen direkt zu befassen. Während nämlich die Verhandlungen Hamburgs mit Schlezer, dem Unterhändler des Großen Kurfürsten, im Gange sind, werden dieser Stadt die dänischen Besitzungen in Ost-Indien zum Kaufe angeboten.[2]) Es ist wohl anzunehmen, daß Hamburg irgend eine Veranlassung zu diesem Angebot gegeben hat. Allerdings ist es zu keinem Resultat gekommen, doch aber soll der Magistrat der Stadt als Vermittler zwischen Dänemark und dem Großen Kurfürsten auftreten, der ja bekanntlich die Absicht hatte, Dänemarks Besitzungen zu kaufen. Diese Unterhandlungen waren jedoch von keinem befriedigenden Erfolg gekrönt, und da man dänischerseits offenbar die indischen Besitzungen losschlagen wollte, wendet sich der König von Dänemark jetzt an einige „vornehme Hamburger Kaufleute" mit dem Auftrage, seine überseeischen Gebiete an die Engländer zu verkaufen. Es müssen also damals schon die Hamburger in einem gewissen kolonialpolitischen Ruf gestanden haben, sonst hätte wohl kaum ein König den Hamburgern diese Vermittlerrolle angetragen.

Alle diese Verhandlungen haben aber offenbar in den Hamburgern den Gedanken wachgerufen, sich selbst einmal kolonialpolitisch zu betätigen und zu versuchen, in eine feste Handelsverbindung mit jenen transatlantischen Gebieten zu treten. So erwächst denn im Jahre 1651 in Hamburg der Entschluß, eine

---

[1]) Seraphim, Baltische Monatsschrift. Bd. 37, S. 54.

[2]) Seraphim a. a. O. S. 73.

ostindische Kompagnie zu gründen; einmal um der holländischen Konkurrenz ein Gegengewicht zu bieten und zum andern „zu Beförderung des Kaufhandels und weil es zu Nahrung und Seefahrt dienlich und nützlich, unseren Bürgern und Einwohnern, wie auch nicht minder dem Gemeinwesen zum Besten gereiche.“[1]) Wenn nun oben die Vermutung ausgesprochen wird, daß vorwiegend Niederländer auf Hamburgs Überseehandel von Einfluß gewesen sind, so wird dieselbe hier durch die Tatsache bestätigt, daß man sich bei der ganzen Anlage nach dem Plan der niederländischen Kompagnie gerichtet hatte.[2]) Bedeutsam ist diese ostindische Kompagnie noch insofern, als sie die Ehre in Anspruch nehmen kann, die erste Handelsgesellschaft[3]) dieser Art in Deutschland gewesen zu sein.

Diese erste Handelsgesellschaft Deutschlands, zugleich das erste handelspolitische Unternehmen von Hamburger Großkaufleuten, fühlte sich selbst zu schwach, um nach außen aufzutreten und bewarb sich daher bei dem Großen Kurfürsten und seinem Schwager, dem Herzog von Kurland, um deren Schutz. Während der letztere sich ablehnend verhielt, übernahm der Große Kurfürst das Protektorat über dieselbe. Außer verschiedenen anderen Zugeständnissen, welche er als Schirmherr der Kompagnie machte, mag nur hervorgehoben werden, daß er derselben gestattete, die brandenburgische Flagge zu führen und in seinem Namen Schiffe nach Ostindien zu senden.[4]) Man könnte sich über derartige Zugeständnisse wundern, wenn man nicht wüßte, daß Friedrich Wilhelm der Kompagnie nur deshalb wohlwollend entgegen kam, weil er selbst an Hamburg mit der Forderung herantreten wollte, sich an seinen kolonialen Unternehmungen zu beteiligen. Leider ist trotz der kurfürstlichen Protektion diese Gesellschaft nicht in Tätigkeit getreten und hat so ihre Absicht, in den überseeischen Gebieten „Faktoreien zu bestellen“ nicht ausführen können.[5]) Wenigstens hören wir nichts darüber. Klugerweise hatte sich der Große Kurfürst die Hamburger dadurch gewissermaßen verpflichtet, und so tritt er wiederum im Jahre 1661, wie schon vorher bei seinen Verhandlungen mit Dänemark, mit der Stadt in Verbindung. Man setzte deren Be-

[1]) Seraphim a. a. O. S. 51.
[2]) Seraphim a. a. O. S. 52.
[3]) Seraphim a. a. O. S. 51.
[4]) Seraphim a. a. O. S. 55.
[5]) Seraphim a. a. O. S. 72.

teiligung an der neu zu gründenden asiatischen Handelsgesellschaft — die Teilnehmer derselben sollten nur Reichsfürsten sein, und sie bildete als „Deutsche Fürsten-Kompagnie" eine Wiederaufnahme der ersten kurbrandenburgisch - ostindischen Kompagnie, nur daß der Kaiser neu hinzutritt, „um sie durch die Autorität seines Namens und die Reichsflagge zu schützen"[1]) und Spanien als befreundete Kolonialmacht[2]) — als geschehen voraus, denn es sollte wegen seiner günstigen Lage als Sitz und Stapelplatz für die zu gründende Gesellschaft dienen, wozu die Hamburger auch gern bereit waren.[3]) Hamburg würde ja als Hafenplatz für diese Kompagnie weiter keine Beteiligung an derselben haben, da es sich aber offenbar Vorteil hiervon versprach, so wandte sich der Senat um Auskunft über etwaige Projekte der Kompagnie an den Korrespondenten Gysel's. Im Laufe der Unterhandlungen teilt dieser dem Senat mit, man würde die Hamburger auf ihr Ersuchen sich mit einem Kapital beteiligen lassen, auch würde die Ausrüstung der Schiffe von Hamburg aus geschehen.

Bald aber zerschlägt sich auch dies Unternehmen, wie ja leider die kolonialen Versuche des „großen Brandenburgers" einen etwas tragischen Ausgang genommen haben, was wohl mit der politischen Ungunst der Zeiten und der Kleinlichkeit der staatlichen Zustände Deutschlands zusammenhängt.[4])

Hamburgs Beteiligung an den Unternehmungen Friedrich Wilhelms war somit nur eine passive gewesen, wie denn überhaupt während der übrigen Zeit des siebzehnten Jahrhunderts Hamburg sich an keinem kolonialen Unternehmen mehr beteiligt. Noch einmal, und zwar im letzten Jahrzehnt des siebzehnten Jahrhunderts, ist ihm Gelegenheit geboten, in Gemeinschaft mit einer schottischen Kompagnie die Kolonisation Dariens zu übernehmen.[5]) Hamburger Kaufleute zeichneten für dies Unternehmen 200 000 £. Der Erfolg dieser Kompagnie war jedoch

---

[1]) Schück, Brandenburg-Preußens Kolonialpolitik unter dem Großen Kurfürsten und seinen Nachfolgern. Leipzig 1889. Bd. II, S. 115. Ferner: Zimmermann a. a. O. S. 329.

[2]) Schück a. a. O. Bd. I, S. 66. Ferner: Philippson, Der Große Kurfürst. Berlin 1897—1903. Bd. II, S. 209.

[3]) Philippson ebendort S. 209.

[4]) Brandenburg-Preußen auf der Westküste von Afrika. Herausgegeben vom Großen Generalstab. Berlin 1883, S. 3; ferner Beheim-Schwarzbach, in Zeitschrift für allgemeine Geschichte. Bd. II, S. 216.

[5]) Baasch, Beiträge zur Geschichte . . . Bd. I, S. 16.

für Hamburg äußerst ungünstig. Sie war stark antienglisch gefärbt, und sobald daher der englische Resident in Hamburg hiervon erfuhr, drang er auf ein Verbot der Beteiligung seitens Hamburgs. Im Laufe der Verhandlung, welche sich in ziemlich heftigen und deutlichen Auseinandersetzungen bewegte, mußte Hamburg von der Gesellschaft zurücktreten. Die Subskription war somit leider hinfällig geworden. Ob vielleicht insgeheim eine Verbindung bestanden hat, läßt sich nicht mit Bestimmtheit behaupten, auffällig ist jedenfalls, daß zwei der Kompagnie gehörende schottische Schiffe zwischen Hamburg und Schottland weiter verkehrt haben.

Zu erwähnen ist noch, daß am Ausgang des siebzehnten Jahrhunderts Hamburger in regerem Verkehr mit Westindien standen. Es tritt uns der Name einer kleinen Insel Saba entgegen, und zwar wird sie, wenn wir englischem Sprachgebrauch folgen, als den Hamburgern gehörend bezeichnet.[1]) Es ist aber wohl anzunehmen, daß sich dies „gehören" auf ein „gehören im Handelsverkehr" zu beschränken hat, denn wir finden sonst keine Kunde über Saba als im Besitz der Hamburger. Letztere werden sehr oft dahin gekommen sein, zumal sich Hamburgs überseeische Beziehungen um die Wende des siebzehnten zum achtzehnten Jahrhundert auf Westindien beschränkt zu haben scheinen.

Werfen wir nun einen Rückblick auf die kolonialen Unternehmungen Hamburgs im siebzehnten Jahrhundert, so sehen wir, daß sie durchweg nur in der Form einer passiven Kapitalbeteiligung bestehen. Doch warum wagten die Deutschen und speziell die Hamburger nicht selbst sich an koloniale Versuche? Nun, wenn auch sonst die großen See- und Kolonialmächte dieser Zeit nicht harmonierten, in dem einen Punkte stimmten sie stets überein: jegliche Konkurrenz von der Ausbeutung der Schätze der neuen Welt fernzuhalten.

So war das Ende vom Liede für die Hansestädte stets dasselbe: nämlich aus Furcht vor der Übermacht abzulassen von kolonialen Expeditionen, um nicht auch noch den Handel zu verlieren, der ihnen übrig geblieben war. Daher die fast ablehnende Haltung der Hamburger bei den kolonialen Bestrebungen des Großen Kurfürsten, und ihre allzu große Vorsicht, wenn es galt, sich am transatlantischen Handel zu beteiligen.

---

[1]) Baasch, Beiträge zur Geschichte .... a. a. O., Bd. I, S. 20.

Ganz anders gestalten sich die Dinge im achtzehnten Jahrhundert für Hamburg. Wenn die Hamburger zunächst auch noch unter dem Einflusse der Ereignisse des siebzehnten Jahrhunderts standen, so schwand doch dieser bald, und nach und nach wurden die Gemüter der Kaufleute von der ängstlichen Vorsicht, die fast wie ein Alp sie bedrückte und die ja jeden bloßen Gedanken an koloniale Unternehmungen im Keim erstickte, befreit.

Wir können im achtzehnten Jahrhundert zwei Perioden unterscheiden. Ein genauer Grenzpunkt läßt sich mit Bestimmtheit nicht festlegen, es ist aber anzunehmen, daß in den sechziger Jahren eine Wendung zu Gunsten der Hamburger eintritt. Also bis dorthin reicht eine Zeit, in der man noch die Taktik und den Geist des siebzehnten Jahrhunderts, wenn auch schon liberaler gestaltet, beobachten kann. Nach den sechziger Jahren fällt auch diese Schranke, und man ringt sich allmählich in Deutschland zu der Ansicht durch, daß der deutsche Seehandel eine der Hauptstützen des nationalen Wohles sei, eine Ansicht, welche Hamburg längst vertreten und nach welcher es gehandelt hatte. Letzteres wurde ihm leider sehr von dem übrigen Deutschland verdacht, da man in der höchst irrigen Anschauung lebte, Hamburg beanspruche für sich allein jeglichen deutschen Seehandel, um so allen Reichtum an sich zu reißen.[1])

Betrachten wir zunächst die Ereignisse bis zu den sechsziger Jahren des achtzehnten Jahrhunderts.

In den Anfang des Jahrhunderts fällt ein reger Verkehr von Hamburgern mit Brasilien; während, wie bereits oben erwähnt, mit dem Anfang des siebzehnten Jahrhunderts dieser Verkehr ins Stocken geraten war, taucht jetzt die Brasilfahrt der Hamburger wieder auf, und zwar über Portugal.[2]) Sie war jedoch nur von kurzer Dauer, denn der portugiesische Hof beanspruchte den jüngst entdeckten Goldreichtum Brasiliens für sich und verbot jeglichen Fremden den Zutritt zu dem Lande.[3]) Dieses Verbot hatte die Einstellung der Brasilfahrt der Hamburger im Jahre 1709 zur Folge.[4]) Für den transatlantischen Handel der nächsten Jahrzehnte treten uns markante Ereignisse nicht entgegen. Er wird sich in der Hauptsache auf Westindien, besonders auf St.

---

1) Baasch, Beiträge zur Geschichte a. a. O., Bd. I, S. 21.

2) Büsch a. a. O., Bd. IV, S. 139 ff.

3) Handelmann a. a. O., S. 666.

4) Briefe des Hamburger Bürgermeisters Joh. Schulte an seinen in Lissabon etablierten Sohn Joh. Schulte, 1680—85. Hamburg 1856. S. 27.

Thomas und auf die französischen Inseln, beschränkt haben.[1]) Aufzeichnungen findet man hierüber nicht, denn es haftete dem Handel der Makel der Ungesetzlichkeit an, da noch der Grundsatz herrschte: dem Mutterlande allein und ausschließlich gehört der Handel mit seinen Kolonien. Allerdings die längste Zeit hatte man nach ihm gehandelt, denn im Jahre 1764 erklärt Dänemark allen Kolonialmächten voran seine Inseln St. Thomas und St. Jean für Freihäfen, allerdings mit der Beschränkung: alle im- oder exportierten Waren müssen auf dänischen oder schleswig-holsteinischen Schiffen verfrachtet werden. Da aber dadurch der Wert der Freihafenstellung sehr gemindert wurde, so gestattete Dänemark im Jahre 1767 allen fremden Nationen die Fahrt und den Handel nach und von jenen Häfen.

Auch Spanien fing an, den Amerika-Handel liberaler zu gestalten, was allerdings dem Schmuggelhandel Vorschub leistete;[2]) ebenso öffnete Frankreich den Fremden den Handel mit den französischen Antillen. Besonders wichtig war aber eine Verfügung des Jahres 1768, in der S. Lucia und Le Môle St. Nicolas auf St. Domingo als Freihäfen erklärt wurden.[3]) Für Hamburg waren die Bestimmungen Dänemarks von größter Wichtigkeit, denn es konnte, wie oben erwähnt, mit Westindien bis dahin nur in illegitimer Weise Handel treiben, jetzt dagegen legitim und direkt. Nicht minder wichtig für Hamburg war Spaniens Vorgehen. Zwar sollten nur Spanier mit dem spanischen Amerika Handel treiben, doch Fremde umgingen dies, indem sie den Namen eines Spaniers annahmen oder sich naturalisieren ließen.

Die französischen Verordnungen waren für Hamburgs Kolonialhandel nicht minder wertvoll, doch wurden sie an Wichtigkeit durch einen Handelsvertrag übertroffen, den Frankreich mit Hamburg im Jahre 1769 schloß, nach dessen geheimen Bestimmungen die hamburgischen Zölle auf Produkte des französischen Westindiens herabgesetzt wurden.[4]) Das Ergebnis war eine gesteigerte Zufuhr französisch-westindischer Produkte

---

[1]) Raynal, Geschichte der Besitzungen und Handlung der Europäer in beiden Indien. Hannover 1774—78. Bd. VII, S. 13.

[2]) Roscher-Jannasch a. a. O., S. 168.

[3]) Boyer-Peyreleau, Les Antilles françaises, Paris 1823, Bd. II, S. 52 ff.

[4]) Koch, Table des traits entre la France et les puissances étrangères usw. Bd. II, S. 271 ff. Basle 1802; ferner: Wurm, Von der Neutralität des deutschen Seehandels in Kriegszeiten. S. 23 ff., Hamburg 1841.

nach Hamburg. So sind beispielsweise fünf Zwölftel von dem ganzen Ertrage des französischen Kaffees und der fünfte Teil der Zuckerernte nach Hamburg verschifft.[1])

Die liberale Kolonialpolitik der drei europäischen Kolonialmächte hatte schon manches zur Hebung des Hamburger Überseehandels beigetragen, von noch tiefer gehender Bedeutung war nun ein Ereignis in der zweiten Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts, welches nicht nur einen Wandel im Hamburger Handel schuf, sondern in dem aller seefahrenden Nationen. Es war der Abfall der Vereinigten Staaten Nordamerikas von dem englischen Mutterlande.

Hiermit beginnt für Hamburg eine Zeit, in der der Gedanke an koloniale Besitzungen besonders lebhaft wird. Wenn er sich auch zunächst noch nicht unter dem, ihn scheinbar erdrückenden Übergewicht des Neides und der Anfeindungen seitens der Deutschen, betätigen kann,[2]) so lebt er doch fort, und von Generation zu Generation bricht er sich bis in die Neuzeit Bahn, um Früchte zu tragen, die wir in den heutigen Kolonien des Deutschen Reiches vor uns sehen.

Die Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Nordamerika sind nicht, wie man annehmen möchte, mit dem Abfall der Vereinigten Staaten, sondern in den dreißiger Jahren des achtzehnten Jahrhunderts angeknüpft worden. Hierauf deutet eine Notiz bei Weeden, nach der in Neu-England Blauholz aufgekauft wird, das nach Hamburg verfrachtet werden soll.[3]) „Bekannt ist ferner, daß in den Jahren 1752—54 mehrere Transporte von Gefangenen des Hamburger Spinnhauses nach Neu-Schottland, Neu-England, Philadelphia und Süd-Karolina stattgefunden haben."[4]) In diesen und den folgenden Jahren wurde der Export aus Nordamerika über England nach Hamburg geleitet. Die Sachlage veränderte sich aber gewaltig, als der Abfall der Nordamerikaner von statten ging. Hamburg, das die Stellung eines kleinen seetüchtigen Neutralen einnahm, der gerne aus der Lage Vorteile ziehen wollte, wurde durch England daran gehindert. Letzteres hatte, wie auf alle Neutralen, so namentlich auf Hamburg ein scharfes Auge, da dieses besonders in Kriegs-

---

[1]) Baasch, Beiträge zur Geschichte . . . . a. a. O., Bd. I, S. 34.

[2]) Büsch a. a. O., Bd. IV, S. 129/130.

[3]) Weeden, Economic and social history of New-England. Boston u. New York 1891, Bd. II, S. 613.

[4]) Baasch, Beiträge zur Geschichte . . . . a. a. O., Bd. I, S. 35.

zeiten den Handel auszunützen suchte. So zog denn Hamburg in den ersten Kriegsjahren wenig Vorteil aus dem neutralen Handel, wogegen Holländer und Franzosen einen nicht geringen Teil der englischen Schiffahrt an sich rissen.[1]) Englands Mißtrauen gegen Hamburg wuchs mit der Dauer und dem weiter um sich greifenden Kriege. Verdenken konnte man England dies Mißtrauen nicht, denn es hatte alle Ursache, ein wachsames Auge auf Hamburg zu haben, zumal 1778 der Kaperkrieg auch in die europäischen Gewässer verlegt wurde. War jetzt doch für Hamburg die Versuchung groß, mit den Feinden Englands Kontrebandehandel zu treiben und überhaupt lohnende Verbindungen anzuknüpfen.

Hamburg hat auch nicht lange der Versuchung widerstanden, denn bereits 1778 entspinnen sich zwischen dem britischen Residenten Mathias in Hamburg und dem Senat ernstere Verhandlungen, deren Mittelpunkt der verbotene Handel mit Frankreich und den aufständischen Kolonien bildet.[2]) Damals wurde eine regelmäßige Verbindung zwischen amerikanischen und Hamburger Handelshäusern angebahnt, da man sehr richtig in Amerika erkannt hatte, daß von Nutzen nur eine Verbindung mit Hamburg, dem ersten Hafenplatz Deutschlands, sein könnte.

Günstig wirkte um diese Zeit für Hamburgs Handel der definitive Eintritt Hollands in den Krieg. Nach Lage der Dinge mußte ein speziell Holland treffender kommerzieller Schade, und dieser wurde ihm durch besagte Teilnahme zugefügt, ein Vorteil für die deutschen Nordseehäfen, besonders für Hamburg sein. Unverkennbar hat denn auch der hamburgische Handel 1780/81 einen Aufschwung genommen, der seinen Grund in der Zunahme des Verkehrs mit Amerika und dem Zugeständnis Englands hatte, neutralen Schiffen, welche nach den französischen Grenadinen befrachtet waren, Schutz zu gewähren. So verkehrte Hamburg in dieser Zeit [1781] mit St. Thomas, St. Croix, St. Martin, St. Eustatius, Tobago, Martinique, Grenada, St. Domingo, Cap de France, Port au Prince, Curaçao, Surinam, Demerara und Cayenne.[3]) Je mehr sich aber der Krieg seinem Ende näherte, um so freier wurde der Handel. Neutrale und speziell Hamburg nahmen bedeutenden Anteil an dieser freieren

---

[1]) Büsch a. a. O., B. IV, S. 125.
[2]) Baasch, Beiträge zur Geschichte . . . a. a. O., Bd. I, S. 40.
[3]) Baasch, Beiträge zur Geschichte . . . a. a. O., Bd. I, S. 47.

Bewegung des Handels und, ungehindert von englischen Kapern, konnte es seine Schiffe nach dem französischen Westindien senden.

Wie Hamburg wußten auch Schweden und Dänen die günstige Konjunktur auszunützen. Besonders viel Geld hat Dänemark aus dem Kriege gezogen, was zugleich ein Gewinn für Hamburg war. Denn Hamburg zog als einer der ersten Plätze im Zuckerhandel des nördlichen Europa einen beträchtlichen Teil des nach Kopenhagen verschifften westindischen Zuckers an sich. Sonst hat Dänemark es nicht sonderlich verstanden, die ihm durch die äußerst günstige Lage des Welthandels von 1781 gebotenen Vorteile dementsprechend auszunutzen. Auf diese Weise kam aber Hamburg ein ganz beträchtlicher Teil derselben zu gute. Das deutsche Binnenland und seine Industrie hat damals in hervorragendem Maße sich Hamburgs als Ausfuhrhafens nach Amerika bedient.[1]) Mit dem Ende des amerikanischen Freiheitskrieges hörten aber auch die besonderen, durch den Krieg entstandenen Vorteile auf. Die Fahrt nach dem französischen Westindien, welche für Hamburg so gewinnreich gewesen, nahm nunmehr ebenfalls ein Ende.

Jedoch schien zu dieser Zeit sich den Hamburgern ein gewinnbringender Handel mit Nordamerika zu eröffnen, und die Aussicht auf einen solchen stieg, je mehr man sich dem Frieden näherte. Unter solchen Auspizien konnte dann das Hamburger Handelshaus Voght & Co. daran denken, zu einer auf Aktien zu begründenden Handels-Unternehmung nach Amerika für das Frühjahr 1783 die nötigen Schritte zu tun. Allerdings blühte dem Unternehmen aus Gründen, auf welche wir zurückkommen werden, kein sonderlicher Erfolg.[2])

Hamburg machte sich nun mit großem Eifer daran, auf dem Markte Nordamerikas vertreten zu sein, jedoch hatte es sozusagen die Rechnung ohne den Wirt gemacht, denn der Friede war noch nicht geschlossen, und Vorsicht wäre deshalb noch immer sehr nötig gewesen. So war es denn auch ein Akt der Übereilung seitens Hamburgs, einen Handelsvertrag durch Dr. J. U. Pauli, einen geborenen Hamburger, mit Amerika zu einer Zeit schließen zu wollen, wo der Friede noch nicht hergestellt war.[3]) Dagegen erwies es sich für den Handel der Stadt nützlich, als sie sich des

---

[1]) Hasse, Geschichte der Leipziger Messen, Leipzig 1885, S. 347

[2]) Baasch, Beiträge zur Geschichte . . . a. a. O., Bd. I, S. 54.

[3]) Baasch, Beiträge zur Geschichte . . . a. a. O., Bd. I, S. 55.

Wohlwollens der großen transatlantischen Republik durch ein Glückwunschschreiben an dieselbe zu versichern suchte. Dieses Schreiben, von Syndikus Sillem verfaßt, wurde von dem Hamburger Johann Abraham de Boor, einem Mitgliede des erwähnten Handelshauses Voght, den Vereinigten Staaten übermittelt. Im November des Jahres 1783 lief eine sehr wohlwollende Antwort seitens der Vereinigten Staaten an Hamburg ein, worin zwar von einem Handelsvertrage nicht ausdrücklich die Rede war, in welchem aber der Wunsch nach einer vertraglichen Regelung der Handelsbeziehungen zum Ausdruck gebracht wurde. Vielleicht wäre es schon damals zu einem Vertrage gekommen, wenn die amerikanischen Staaten bei der Anknüpfung von vertraglichen Beziehungen mit den größeren europäischen Nationen mehr Glück gehabt hätten. Gerade diejenigen, mit denen Handel anzuknüpfen Amerika am meisten gelegen war, verhielten sich reserviert oder stellten Bedingungen, die es nicht eingehen konnte.[1])

Die Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika hatten sich nun während des Jahres 1783 recht lebhaft entwickelt, und wir verdanken dem schon mehrfach erwähnten Hamburger Professor J. G. Büsch, der diese Anfänge des neuen Verkehres mit Amerika in seiner kleinen Schrift „Wichtige Bedenklichkeiten, bei den jetzt so lebhaft entstehenden Handelsunternehmungen auf Nordamerika“ anschaulich schildert, nähere Kenntnis davon.

Leider ging man seitens Hamburgs recht unvernünftig und waghalsig vor. So wurden wertvolle Ladungen nach Amerika gesandt, ohne daß man sich vorher über die Bedürfnisse und Kaufkraft der dortigen Bewohner orientiert hatte. Man lebte bei den Unternehmungen dieser Zeit in dem Wahn, in dem auch Voght, der Leiter des erwähnten Handelshauses und der Geschäfte in Amerika, befangen war, den Engländern auf dem amerikanischen Markte die Spitze bieten zu können, wenn nicht sie vollständig zu verdrängen. Die Folgezeit jedoch lehrte, daß dies unmöglich war. Indeß gelang es allen Nationen mehr oder weniger, sich einen Anteil am direkten Handel mit Nordamerika zu erringen. In den ersten Jahren nach dem Frieden erschienen merkwürdiger Weise Schiffe der Amerikaner mehr auf der Weser als auf der Elbe; „in der Folge jedoch wandten sich die Amerikaner natürlich mehr zu dem größeren hamburgischen Handelsplatz.“[2])

[1]) Baasch, Beiträge zur Geschichte . . . a. a. O., S. 59.
[2]) Büsch a. a. O., Bd. IV, S. 137.

Die Fahrt der Amerikaner nach Hamburg ist in den ersten zehn bis zwölf Jahren meist nur Frachtfahrt gewesen, mit der nicht nur amerikanische, sondern auch Produkte Westindiens vermittelt wurden.[1]) So ging also ein Teil des hamburgischen Handels mit Westindien über Nordamerika und wurde durch Nordamerika vermittelt.

Überblicken wir das letzte Jahrzehnt des achtzehnten Jahrhunderts, so können wir es nur als ein glückliches für Hamburgs Handel bezeichnen. Man schritt zu Vergrößerungen des Hafens, auch die Umsätze der Hamburger Bank mehrten sich,[2]) und so bereitete sich dann ein Aufschwung vor, wie ihn die Stadt noch nie gesehen hatte. Von hervorragender Bedeutung hierfür war entschieden das Aufblühen des nordamerikanischen Handels. „Eine Hauptursache," so schreibt im Jahre 1797 Büsch „des in den letzten Jahren zunehmenden Gewühls der hamburgischen Handlung kommt von Nord-Amerika her."[3])

„Hamburger und Bremer gründeten Kommanditen in der transatlantischen Republik, und die jungen hansischen Kaufleute gewöhnten sich daran, jenseits des Ozeans ihr Glück zu versuchen."[4]) Eine innigere kommerzielle Verbindung Deutschlands mit Amerika wurde auf diese Weise angebahnt. Wenn sich später deutsche Tätigkeit im Auslande einen guten Klang erworben hat, so gebührt das Verdienst in erster Linie den Söhnen der deutschen Hansastädte Hamburg und Bremen.

Hamburger Kolonisationspläne in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts.

In seiner im Jahre 1879 erschienenen Schrift „Bedarf Deutschland der Kolonien?" sagt Fabri einmal, „es ist aber beachtenswert, daß in Deutschland nur in unseren Hansestädten, in Bremen und Hamburg, mit ihrer kaufmännischen Intelligenz, ihrem Unternehmungsgeiste, ihrer Tüchtigkeit zur See und ihren ausgebreiteten überseeischen Beziehungen die Ähnlichkeit des britischen Nationalcharakters uns in anziehender Weise gleichfalls entgegentritt."[5]) Leider, können wir hinzufügen,

---

[1]) Baasch, Beiträge zur Geschichte . . . a. a. O., Bd. I, S. 64.
[2]) Baasch, Beiträge zur Geschichte . . . a. a. O., ebendort.
[3]) Büsch a. a. O., Bd. IV, S. 163.
[4]) Baasch, Beiträge zur Geschichte . . . a. a. O., Bd. I, S. 67.
[5]) F. Fabri, Bedarf Deutschland der Colonien? Gotha 1879, S. 41.

haben sich diese Eigenschaften erst spät dem ganzen deutschen Volke mitgeteilt. Und wenn ein anderer Kolonialpolitiker die Ansicht ausspricht „unser Volksleben und unsere Volkswirtschaft bedürfen an und für sich schon eines kräftigen und dauernden Aufschwungs und eines frischen Luftzuges von außen“[1]) und an dieser Stelle den oben erwähnten Autor anführt, der die deutsche Nation auf das Vorbild Englands verweist und ein Spiegelbild englischen Handelsgeistes nur in unseren Hansestädten wiederfindet, so liegt hierin zugleich nicht nur ein leiser Vorwurf für unsere Nation, der Initiative unserer Hansestädte nicht gefolgt zu sein, — denn dann würden „die sämtlichen Kräfte unseres Volks nicht an der räumlichen Beschränktheit unseres Wirtschaftslebens kranken,“[2]) — sondern auch eine Aufforderung, sich aus der Lethargie aufzurütteln. Es sei nötig eine weitsichtige nationale überseeische Politik, welche, wie Roscher sagt „als ein durch die historisch gewordenen Verhältnisse diktiertes Postulat unseres Volks- und Staatslebens gekennzeichnet werden muß,“[3]) zu treiben und unter Führung hanseatischen Geistes überseeische Tochterstaaten zu gründen und dem deutschen Mutterlande einzuverleiben. Jedoch erst im letzten Viertel des verflossenen Jahrhunderts ist die kühle Reserve, in der bis dahin unser Volk gegen jegliche Kolonialpolitik verharrte, gewichen. Nun erst beginnt tatsächlich hanseatischer Geist eine führende Rolle in unserer Kolonialpolitik zu spielen. Und wenn unser Kaiser einmal gelegentlich einer Rede in Hamburg äußerte „unsere neue Hansa wird ihre Bahnen ziehen und ihre neuen Absatzgebiete erkämpfen und erwerben,“ wenn er weiter seiner Freude über „jeden Hanseaten, welcher hinausgeht und mit weitem Blick neue Punkte sucht, wo wir einen Nagel einschlagen können, um unser Rüstzeug daran aufzuhängen“ Ausdruck gibt und mit dem Wunsche schließt, daß dieser „unternehmende hanseatische Geist sich immer weiter ausbreiten möge,“[4]) so hat hiermit wohl die Tätigkeit Hamburgs, Bremens und Lübecks die richtige Würdigung für unsere Welt- und Kolonialpolitik gefunden.

---

[1]) Hübbe-Schleiden, Deutsche Colonisation, eine Replik auf das Referat des Herrn Friedrich Kapp über Colonisation und Auswanderung. Hamburg 1881. S. 56.

[2]) Hübbe-Schleiden a. a. O., S. 57.

[3]) Roscher und Jannasch, Kolonien, Kolonialpolitik und Auswanderung. Leipzig 1885, S. 376.

[4]) von Falkenegg, Die Weltpolitik Kaiser Wilhelm's II. Berlin 1901, S. 32.

Hamburg im Besonderen hat hierbei aber immer die führende Rolle übernommen, wie damit unserer gesamten deutschen Kolonialpolitik die entscheidende Direktive gegeben. Die nachfolgende Darstellung wird dies im einzelnen nachweisen.

Was das neunzehnte Jahrhundert betrifft, so werden die ersten fünf Dezennien von amerikanischen Handelsbeziehungen ausgefüllt. Ferner ist bekannt, daß schon in dieser Zeit Hamburger Handelshäuser Beziehungen mit Ostindien, China, der Westküste von Afrika und Australien anknüpfen. Die hohe Blüte seines Handels um die Wende des achtzehnten zum neunzehnten Jahrhundert verdankt Hamburg aber in erster Linie seinen amerikanischen Beziehungen; doch auch die französische Revolution hat in ihren Folgen in hohem Maße günstig auf Hamburgs Handel gewirkt.[1]) Hierfür einige Belege: Es verkehrten in nordamerikanischen Häfen hanseatische Schiffe:[2])

im Jahre 1799: 22070 Tons
„ 1800: 15365 „
„ 1801: 17871 „

In Hamburg kamen aus den Vereinigten Staaten an:[3])

im Jahre 1799: 192 Schiffe
„ „ 1800: 78 „
„ „ 1801: 108 „

Der Wert der Exporte aus den Vereinigten Staaten nach den Hansestädten betrug:[4])

in den Jahren 1798/99: 17250047 Dollars
1799/1800: 8043993 „
1800/01: 10516197 „

Der Höhepunkt der Blüte im Hamburg-Amerikanischen Handel liegt demnach in den Jahren 1798/99. Aber nicht nur für den erwähnten überseeischen Handel war dies der Höhepunkt, auch der gesamte Hamburger Handel hat einen so gewaltigen Aufschwung für lange Zeit nicht wieder gesehen. Unmittelbar auf diese glänzende kurze Periode, die sich mehr als eine fieberhafte Erregung als eine gesunde Entwickelung charakterisiert, folgt eine Zeit schwerer Bedrückung, welche mit dem Jahre 1801 beginnt.

In diesem Jahre besetzen dänische Truppen die Stadt, und die Engländer sperren die Elbe, so daß die Unabhängigkeit Hamburgs

---

[1]) A. Soetbeer, Über Hamburgs Handel. Hamburg 1840, Bd. I, S. 17.
[2]) Baasch, Beiträge zur Geschichte . . . a. a. O., Bd. I, S. 67/68.
[3, 4]) Baasch, Beiträge zur Geschichte . . . a. a. O., Bd. I, S. 68/69.

schwer bedroht war. Aus dem „ersten Handelsplatz im Norden", so befürchtete man, werde Hamburg eine dänische Provinzialstadt werden."[1]) Konnte Hamburg auch nach dem Vertrag von Amiens erleichtert aufatmen, so war es doch nur eine kurze Vertagung der Zeit schwerer Not von 1806—1814. „Die Kontinental- wie die Seesperre, die französische Okkupation, die enormen Kontributionen und Requisitionen, die Blockade, die Plünderung der Bank — so schreibt Soetbeer — hatte eine völlige Unterbrechung aller ordentlichen Handelsgeschäfte in Hamburg herbeigeführt. Hier und da wurden sogar Besorgnisse laut, daß nach einer solchen Stockung es für immer mit dem Handelsflor Hamburgs aus sei. Allein gerade jene Summe des Unglücks, wie schmerzlich sie auch von dem Einzelnen empfunden ward, gab die einleuchtendste Probe, daß Hamburg seinen früheren Rang als Handelsstadt nicht usurpiert habe, sondern, daß es durch seine örtliche Lage, durch seine politische Stellung und den Glauben der Handelswelt an die kaufmännische Rechtlichkeit der Einwohner, zum Mittelpunkt eines großartigen Handelsverkehres naturgemäß berufen sei. Weder Machtbefehl, Zwang, Aufmunterung, noch überhaupt eine äußere Einwirkung suchte den Handel in seine alte Bahn zurückzudrängen; von selbst und unmittelbar erwachte die alte hamburgische Handelstätigkeit mit ihrer weit reichenden Wirksamkeit."[2]) Jene alte hamburgische Handelstätigkeit mit ihren großartigen Erfolgen hat nur zu oft diese alte Hansastadt in falschen Verdacht gebracht. Sie war die Zielscheibe so vieler gehässiger Angriffe seitens des deutschen Inlandes schon seit dem siebzehnten Jahrhundert.

In Verkennung der Tatsachen beschuldigt man Hamburg einer selbstsüchtigen Politik, welche darauf hinausginge, sich auf Kosten des Inlandes zu bereichern. Vor allen Dingen hatte man eine ganz falsche Vorstellung von dem Reichtum, der sich in Hamburg angesammelt haben sollte, wodurch sich noch der Neid auf Hamburgs Handel verstärkte.[3]) Man gönnte eben Hamburg

---

[1]) Baasch, Beiträge zur Geschichte ... a. a. O., Bd. I, S. 81.

[2]) Soetbeer a. a. O., S. 19.

[3]) Hierüber schreibt Büsch noch weiter: „Die Meinung von der Vermehrung ihres [Hamburgs] Reichtums in und außer Deutschland ist bis zum Ungereimten gestiegen. Die Schriftsteller sind dasmal nicht tätig genug gewesen, diese zu verbreiten. Aber die Staatsmänner und Staatsmännlein haben sie gefaßt, und halten so fest daran, daß die Folgen davon Hamburg sehr Vieles möchten gekostet haben, wenn die Zeitumstände so gelaufen wären, wie

nicht, daß in ihm alle Verkehrsadern des Handels zusammentrafen, man wollte den Handel auf mehrere Städte verteilt sehen. Es hing dies mit der veränderten Handelspolitiik mancher deutschen Höfe zusammen, deren Fürsten anfingen, der Handelspolitik mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden als früher.[1]) Naturgemäß fielen ihre Blicke auf Hamburg, als der damals bedeutendsten Handelsstadt. Sahen sie nun aber dort den Handel in hoher Blüte, so regte sich der Neid und die Frage drängte sich ihnen auf, warum können nicht die Städte unseres Landes ebenso wohlhabend sein? Freilich dachten sie dabei nicht an die ihr von der Natur zugewiesenene außerordentlich günstige Lage, welche Hamburg vor allen anderen Städten Deutschlands auszeichnet.[2]) „Mancher deutscher Minister sagt überlaut, und vielleicht sagt es auch mancher jetzt, Hamburg müsse nicht prätendieren, mehr als einen bloßen Speditionshandel zu haben.“[3]) Angriffe dieses oder ähnlichen Inhalts sind ja immer noch gelinde zu nennen, den Höhepunkt des Hasses aber haben wir wohl vor uns, wenn wir in einem Manuskript aus Süddeutschland lesen: „die Hansastädte sind deutsche Barbaresken, deren Interesse als englische Faktoreien auf Plünderung des übrigen Deutschlands, auf Vernichtung seiner Industrie gerichtet ist.“[4]) Man würde vielleicht einer solchen Schmähung weiter keine Beachtung geschenkt haben und hierin ein parteiisches Vorurteil sehen, jedoch „fast in jeder Schrift, in jedem Zeitungsaufsatze, welche die deutschen Handelsverhältnisse und die Mittel, wie die Industrie und der Wohlstand Deutschlands zu heben sei, besprechen — und derselben sind nicht wenige — wurden die Hansestädte, namentlich aber Hamburg, auf das Heftigste geschmäht; seine Feindseligkeit gegen das Aufblühen der deutschen Industrie ward gleichsam als notorisch vorausgesetzt.“[5])

---

man es doch zuweilen in dem Laufe des jetzigen Krieges befürchten mußte, daß diese oder jene Macht ihre Hände nach den vermeintlich unerschöpflichen Schätzen der Stadt hätte ausstrecken können An diese Meinung knüpfte sich fast bei jedem der Gedanke, Hamburg sei auf Unkosten seines Staates reich geworden“. So Büsch a. a. O., Bd. IV, S. 169/170, ähnlich S. 172.

[1]) Soetbeer a. a. O., Bd. I, S. 2; ferner Büsch a. a. O., Bd. IV, S. 129.

[2]) Büsch a. a. O. Bd. IV, S. 165 u. 171.

[3]) Büsch a. a. O. Bd. IV, S. 129.

[4]) G. Erichson, Manuskript aus Süd-Deutschland, S. 209. London 1820.

[5]) Soetbeer a. a. O. Bd. I, S. 4.

Auffallend erscheint es, daß Hamburg sich gegen solche Angriffe nicht rechtfertigte. Büsch ist der erste gewesen, der hiergegen Front macht. „Es ist sonderbar, daß auch kein einziger Schriftsteller mit reiferer Einsicht dem natürlichen Gange der Handlung Hamburgs das Wort redete", so sagt er selbst in seiner Handlungsgeschichte Hamburgs.[1]) Zu wiederholten Malen nimmt derselbe Autor dann auch in seinen Schriften Gelegenheit, den Deutschen recht deutlich verstehen zu geben, wie kleinlich und wie verkehrt ihre Stellung gegenüber Hamburg ist. „Nennt doch, Ihr Deutschen" sagt er einmal, „die Ihr Hamburg so anschielt, weil es Euch zu groß werden zu wollen scheint, nennt doch irgend einen anderen Platz in und außer Deutschland, auf welchen Ihr solche große und weit aussehende Spekulationen lieber möchtet gehen sehen, oder auch nur für möglich haltet, daß sie auf denselben gehen können!"[2])

Freilich könnte man leicht geneigt sein anzunehmen, daß diese Rechtfertigung, welche Büsch seiner Vaterstadt zu Teil werden läßt, weniger aus objektiven als aus patriotischen Gründen erfolgt sei. Jedoch derartige Bedenken beseitigt er von vornherein, indem er äußert: „Ich war mir meiner Unparteilichkeit bewußt, in der ich mich um so viel fester erhalten konnte, weil ich unaufgefordert und ohne Erwartung selbst desjenigen Lohnes schrieb, welcher der erste Wunsch eines jeden Schriftstellers ist, nämlich eines allgemeinen Beifalles. Ich glaube die Sache bis dahin so ziemlich aufs Reine gebracht, und genugsam bewiesen zu haben, daß Deutschland sich freuen müsse, einen großen Marktplatz in seinem Bezirk und ihm angehörend zu haben."[3])

Büsch bleibt das Verdienst als erster und einziger um die Jahrhundertwende seine Stimme erhoben zu haben, um seine Vaterstadt dem übrigen Deutschland gegenüber im rechten Lichte erscheinen zu lassen; doch finden seine Worte bei dem damaligen Publikum keinen Widerhall. Hamburg war einmal bei dem deutschen Publikum in Mißkredit geraten, und noch lange bis tief in das neunzehnte Jahrhundert hinein macht sich dieses Vorurteil gegen Hamburg geltend. Daher kann man Soetbeer nur danken, wenn er in den vierziger Jahren mit seiner energischen Schrift „Über Hamburgs Handel" hervortritt. Zweifelsohne

---

[1]) Büsch a. a. O. Bd. IV, S. 129.
[2]) Büsch a. a. O. Bd. IV, S. 158.
[3]) Büsch a. a. O. Bd. IV, S. 130.

diente sie dem deutschen Inlande zur Aufklärung und zur richtigen Erkenntnis der Dinge, wie sie eben lagen. Vor allen Dingen beseitigt Soetbeer den Vorwurf einer „nutz- und grundlosen Geheimniskrämerei," welche Hamburg in allen seinen Handelsverhältnissen beobachtet haben sollte. Wenn Hamburg bis dahin seine Handelsverhältnisse der Öffentlichkeit nicht zugängig machte, und „nach allgemein verbreitetem Irrtum solche Geheimhaltung als ein hergebrachtes Prinzip galt, das man beibehalte," so lag es nur daran, daß „man nur das praktische Bedürfnis einer genauen Veröffentlichung der Handelsverhältnisse noch nicht empfand. Hamburg hat wahrlich in keiner Beziehung nötig, dem deutschen Publikum die Einsicht in die eigentümliche Gestaltung und großartige Bewegung seines Handels zu erschweren!"[1])

Soetbeer dürfte der erste sein, der der Welt in seiner erwähnten Schrift Einblick in Hamburgs Handelstätigkeit der ersten Jahrzehnte des neunzehnten Jahrhunderts gibt. Sagt er doch selbst in dem Vorwort, „eine unbefangene Darstellung der vielseitigen hamburgischen Handelsverhältnisse wird aber schon lange vermißt, und so darf der Versuch einer solchen wohlwollenden Aufnahme erwarten."

Nach Unterbrechung seiner Handelstätigkeit in den Jahren 1806—1814 beginnt nun für Hamburg eine neue Ära, wesentlich anders gestaltet wie die voraufgegangene. Vor dieser Zeit haben wir es immer nur mit einzelnen Handelshäusern zu tun, welche auf eigene Hand in den transozeanischen Gebieten Handelsbeziehungen anzuknüpfen versuchen. In der darauf folgenden Epoche beginnen sich Gesellschaften zu bilden. Hanseatischer Geist wird wieder unter den Kaufherren der alten Hansastadt rege. Begabt mit dem ihnen eigenen Weitblick erkennen sie kühl und besonnen, daß sie nicht nur dazu bestimmt sind die bloßen Frachtfahrer zwischen jenen transozeanischen Gebieten und dem deutschen Inlande zu bleiben, sondern, daß ihnen doch eine etwas höhere Mission beschieden sei.

Es bricht sich allmählich der Gedanke in Hamburg Bahn, daß es doch von großem Vorteile für den gesamten deutschen Handel sei, wenn er im Auslande gleich anderen Nationen Niederlassungen als Stützpunkte besitze. Und so entstehen jene Handels-Gesellschaften unter kolonialpolitischen Gesichtspunkten, von welchen später noch mehr die Rede sein wird. Nicht hoch

[1]) Soetbeer a. a. O. Bd. I, S. 7.

genug kann man diesen hanseatischen Unternehmungsgeist veranschlagen, wenn man einerseits die Rivalität der Engländer und Franzosen und zum andern den Mangel jeglichen kräftigen diplomatischen Schutzes für diese kühnen Unternehmungen berücksichtigt. Aber durch nichts ließen sich diese Gesellschaften beirren und haben so veranlaßt, daß der deutsche Name in jenen fernen Ländern sich hoher Achtung erfreute. Es würde zu weit führen, die einzelnen überseeischen Handelsplätze, in denen meistens die Söhne der Hansestadt selbst Kaufhäuser errichteten, hier aufzuführen. Beachtenswert ist es, daß nun auch bald dem allgemeinen Wunsche, überseeischen Besitz zu haben, positive Vorschläge zur Erwerbung eines solchen folgen.

Sie gehen, wie uns Baasch[1]) berichtet, von einem Manne namens Gloyer aus. Er war ein Zögling und Freund Barthold Niebuhr's und veröffentlichte im Jahre 1819 eine Schrift „Darstellung des englisch-ostindischen Kompagnie- und Privathandels." „Er machte hier darauf aufmerksam, daß Privatleute jetzt weit vorteilhafter nach Ostindien Handel treiben könnten als eine Kompagnie, namentlich kämen die Amerikaner in Betracht. Aber die Hansestädte, vornehmlich Hamburg seien in ähnlicher Lage. Sowohl für die Hansestädte wie für die Amerikaner sei der Besitz einer festen Niederlassung in Ostindien erwünscht, wo sie ihre Geschäfte konzentrieren könnten, ohne den für fremde Ansiedler so beschränkenden Anordnungen der britisch-ostindischen Regierung unterworfen zu sein. Er forderte Dänemark auf, den Amerikanern und Hansestädten Tranquebar zur Errichtung von Faktoreien einzuräumen, selbst aber die Landeshoheit zu behalten."[2]) Dieser Plan scheint jedoch keinen Anklang gefunden zu haben, denn 1837 wiederholt Gloyer seine Forderung, welche aber von der Kammerdeputation abgelehnt wird, indem sie bedauert, „daß jetzt leider nicht der Zeitpunkt sei, auf die Propositionen einzugehen."[3])

Wenn dies Unternehmen nicht zustande gekommen ist, so dürfte der Grund hierfür in der Vorsicht der Hanseaten bei so weit ausschauenden Plänen zu suchen sein. Andererseits waren sie

---

[1]) Baasch, Anfänge des modernen Verkehrs mit Vorderindien und Ostasien, in Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg, Bd. XIII, S. 102.

[2]) Baasch, a. a. O. Bd. XIII, S. 102.

[3]) Baasch, ebendort.



auch wohl durch den amerikanischen Handel verhindert, der ersten Aufforderung Gloyer's Aufmerksamkeit zu schenken. Dazu kam, daß man schlimme Erfahrungen bei gescheiterten kolonialen Unternehmungen der dreißiger Jahre gemacht hatte, auf welche wir noch zu sprechen kommen. So war es diesmal allerdings nur bei einem Plan geblieben.

Als erstes Unternehmen unter kolonialpolitischen Gesichtspunkten haben wir die „rheinisch-westindische Kompagnie“ von Jahre 1821 anzusehen.[1]) Zwar hatte sie ihren Sitz in Elberfeld, jedoch gehörten zu ihren Gründern, außer dem dortigen Kaufmann J. Aders die beiden Hamburger K. K. Becher und P. Ch. Holtzschue. Der Zweck dieser Gesellschaft, bei welcher sich auch die preußische Regierung mit Geldmitteln beteiligte, war der Export schlesischer Leinen- und Baumwollwaren nach Westindien, Mittel- und Südamerika.[2]) Daß man sich viel von diesem Unternehmen versprach, dürfte aus der Beteiligung der preußischen Regierung hervorgehen. Waren doch „unter den transatlantischen Ländern die von Völkern spanischer Abkunft bewohnten für den Hamburger Exporthandel die wichtigsten.“[3]) Seit dem Jahre 1822 hat Hamburg mit Mexiko eine regelmäßige direkte Verbindung,[4]) was wohl im Zusammenhang mit jener vorerwähnten Gesellschaft steht. Ist doch Mexiko, Westindien, worunter die Antillen-Inseln zu verstehen sind, sehr nahe gelegen. Wenn wir daher bei Zimmermann lesen, daß diese Kompagnie „anfangs erträgliche Geschäfte nach Mittel- und Südamerika machte,“[5]) so dürfte dies auch besonders auf Mexiko Bezug haben. Den Beleg hierfür gibt uns Soetbeer, denn er spricht von den „hauptsächlichsten Gegenständen des hamburgischen Exportes nach Mexiko,“ als welche er „Leinen und gedruckte baumwollene Kattune“ in erster Reihe nennt.[6]) Der Handel unserer Kompagnie nach Kuba und Portoriko dürfte nicht besonders floriert haben, wurden doch die Waren nach Kuba und Portoriko[7]) nur auf

---

[1]) A. Zimmermann, Kolonialgeschichtliche Studien. Oldenburg und Leipzig 1895. S. 358.

[2]) Zimmermann a. a. O. S. 358. Ferner: von Koschitzky, Deutsche Kolonialgeschichte. Leipzig 1887. Bd. I, S. 116.

[3]) Soetbeer a. a. O. Bd. I, S. 177.

[4]) Soetbeer a. a. O. Bd. I, S. 178.

[5]) Zimmermann a. a. O. S. 358.

[6]) Soetbeer a. a. O. Bd. I, S. 179.

[7]) Soetbeer a. a. O. Bd. I, S. 184 u. 187.

spanischen Schiffen verfrachtet. Anders aber ist es mit St. Thomas, das damals Freihafen war. St. Thomas nahm auf diese Weise die Stelle eines Vermittlers für das übrige Westindien ein. Hamburgische Schiffe bringen die Erzeugnisse deutscher Industrie hierher und von dort wurden sie dann weiter verfrachtet.[1]) Ziemlich bedeutende Geschäfte wird die rheinisch-westindische Kompagnie auch nach Haïti gemacht haben. „Erfreuen sich doch die hamburger Schiffe in den Häfen von Haïti einer günstigen Behandlung; auch hat Hamburg mit der Regierung von Haïti Unterhandlungen über einen Schiffahrtskontrakt im Jahre 1829 eingeleitet.“[2])

Wenn oben bemerkt wurde, daß auch Handel nach Südamerika betrieben wurde, so kommt von den südamerikanischen Staaten hauptsächlich Brasilien hierbei in Betracht. Mit Kolumbien, das früher aus den drei selbständigen Republiken Neu Granada, Ecuador und Venezuela bestand, scheint sich kein lohnendes Handelsverhältnis angebahnt zu haben. „Die Handelsverbindungen Hamburgs mit den beiden ersteren sind bis jetzt von untergeordnetem Interesse, nur mit der Westküste derselben fand ein unbedeutender direkter Verkehr statt.“[3]) Von Wert wird dagegen der Handelsverkehr mit Brasilien gewesen sein. Seit 1815 besteht ein direkter Handel von Hamburg nach Brasilien; aber es ist zweifelsohne den Hamburgern schwer geworden, den Engländern gegenüber die Stange zu halten, denn „der Brasilianer ist seit Jahrhunderten an englische Fabrikate gewöhnt, und was er einmal für gut hält, dabei bleibt er.“[4]) Nur in „baumwollenen Manufakturen“ besonders sächsischen, elberfelder und schweizer Artikeln konnten die Deutschen konkurrieren.[5]) Die Elberfelder Artikel werden wahrscheinlich durch unsere Gesellschaft nach dort verfrachtet worden sein. Ferner hören wir von einer „Einfuhr von Leinwand aus Hamburg nach Brasilien.“ Und weiter werden von Hamburg nach dort deutsche Manufakturen allerdings nur in unbedeutenden Quantitäten abgesetzt, unter denen wiederum elberfelder seidene Waren an erster Stelle genannt werden.[6])

---

[1]) Soetbeer a. a. O. Bd. I, S. 187.
[2]) Soetbeer a. a. O. Bd. I, S. 189.
[3]) Soetbeer a. a. O. Bd. I, S. 190.
[4]) Soetbeer a. a. O. Bd. I, S. 194.
[5]) Soetbeer a. a. O. Bd. I, S. 195.
[6]) Soetbeer a. a. O. Bd. I, S. 196.

In diesen Transaktionen scheint die Tätigkeit jener Kompagnie bestanden zu haben. Leider war der rheinisch-westindischen Kompagnie, in die man wohl große Hoffnungen gesetzt hatte, ein nur kurzes Dasein beschieden. Nach kaum zehnjährigem Bestehen, löste sie sich im Jahre 1832 auf. Über die Gründe hierfür läßt sich nichts sicheres feststellen.

Von besonderer Wichtigkeit nicht nur für Hamburgs Handel, sondern für unser ganzes Deutschland dürfte das folgende Jahr 1833 sein. In ihm legt Hamburg den Grundstein zu dem künftigen stolzen Gebäude deutscher Kolonialpolitik. Dort, wo es seine Faktoreien errichtete, durch deren vermittelnde Tätigkeit Deutschland später zu Kolonialbesitz kam, also mit der West- und Südküste Afrikas knüpft es im Jahre 1833 seine direkten und regelmäßigen Handelsbeziehungen an. „Hamburg expediert nach Guinea Waffen, Pulver u. a. und empfängt von dort zurück Palmöl, Elefantenzähne, etwas Goldstaub."[1]) Diese ersten Handelsbeziehungen waren allerdings nur unbedeutende, konnte man doch mit England, welches den ganzen Handel in Händen hatte, schlecht konkurrieren, und außerdem mußten die Schiffe wegen des damals an der Westküste Afrikas stark florierenden Sklavenhandels stets einer Durchsuchung seitens englischer Kreuzer gewärtig sein. Hierdurch wurden natürlich Störungen und Weitläufigkeiten herbeigeführt, und dies schreckte manchen Handelsherren von Unternehmungen dorthin ab.[2]) Über diesen Handel Hamburgs an der Westküste Afrikas berichtet Soetbeer, daß „er teils seinen Anhaltspunkt in den verschiedenen Niederlassungen findet, welche Engländer, Franzosen, Niederländer und Dänen an der Küste von Senegambien und Oberguinea, und die Portugiesen weiter südlich in Angola und Benguela errichtet haben, teils ist es ein reiner Tauschhandel mit den Eingeborenen, mit deren Häuptlingen man sich durch Erlegung eines Tributes abfinden muß."[3])

Wenn vorhin bemerkt wurde, daß um diese Zeit der Sklavenhandel in Afrika in hohem Schwunge stand, so mag doch auch nicht unerwähnt bleiben, daß hanseatische Schiffe verschiedene Male unter dem Verdacht standen, sich an demselben beteiligt zu haben. Zu ihrer und Deutschlands Ehre ist jedoch anzuführen, daß ihnen

[1]) Soetbeer a. a. O. Bd. I, S. 208.

[2]) Soetbeer, Über Hamburgs Handel. Bd. II, Statistik des Hamburgischen Handels 1839, 1840, 1841. Hamburg 1842. S. 403.

[3]) Soetbeer a. a. O. Bd. II, S. 404/405.

eine solche schmähliche Handlungsweise nicht zur Last gelegt werden kann, wie die gerichtlichen Verhandlungen, welche mit Freisprache der hanseatischen Schiffer endeten, ergeben haben.[1])

In Zusammenhang mit diesem afrikanischen Handel ist wohl die Gründung der Wuppertalgesellschaft im Jahre 1835 zu bringen. Sie wurde durch zwei hanseatische Kaufherren, den Konsul Delius in Bremen und Kommerzienrat Bahre in Hamburg ins Leben gerufen[2]) und verfolgte als ihren Zweck Export nach Westafrika und den Vereinigten Staaten. Nach kurzem Dasein verschwindet auch sie bald wieder ebenso wie die um diese Zeit in Hamburg entstandene Gesellschaft für Südkarolina. Letztere schien dem Eigennutz eines Landspekulanten dienen zu sollen.[3])

Um diese Zeit, also gegen Ende der dreißiger Jahre, war die Auswanderungsfrage eine höchst brennende geworden. Man sah allerorten, wie unsere Auswanderer dem Vaterlande verloren gingen und meistens in untergeordneten Stellungen in fremden Nationen aufgingen, während besonders England seine Auswanderung nach Gebieten lenkte, die es dem Schutze seiner Regierung unterstellte, und auf diese Weise sich blühende Kolonialländer schuf. So kam denn auch die Anregung zu dem Versuch Deutschlands, ein Land zur Ansiedelung der Auswanderer zu erwerben, aus England.

Hier hatte sich in London im Jahre 1839 eine Kolonisationsgesellschaft für Neuseeland gebildet, die dort große Länderstrecken erwarb und dieselben verkaufte, um Auswanderer anzusiedeln.[4]) Dieses Unternehmen erregte damals allgemeine Aufmerksamkeit, und da war es der Hamburger Syndikus Carl Sieveking, welcher den Plan aufnahm, von dieser Gesellschaft Ländereien zu erwerben, seinem Vaterlande zu Kolonien zu verhelfen, um auf diese Weise unserem Volkstum in fernen Gegenden eine Heimat zu schaffen und deutscher Sprache und deutschem Wesen einen entscheidenden Anteil bei der Verteilung der Welt zu sichern. Schon damals war dieser Mann davon überzeugt, was sich ja auch später in unserer Kolonialpolitik verwirklicht hat, daß die Hansestädte eine führende Rolle in der deutschen Kolonisation

---

[1]) Soetbeer a. a. O. Bd. II, S. 403 und Bd. III, Statistik des Hamburgischen Handels 1842, 1843, 1844. Hamburg 1846. S. 299.

[2]) Zimmermann a. a. O. S. 359.

[3]) Zimmermann a. a. O. S. 359.

[4]) Zimmermann a. a. O. S. 361.

einzunehmen hätten. Sieveking trat nun zwecks Landerwerbung mit der englischen Gesellschaft in Verbindung und hatte besonders sein Augenmerk auf die Chatham- oder Warekauri-Inseln, östlich von Neuseeland, gerichtet. Es möge gleich hier bemerkt werden, daß er „durchaus auf eigene Verantwortung, als Vertreter einer zu bildenden deutschen Kolonisationsgesellschaft handelte.“[1]) Der Umstand, daß einerseits die New-Zealand Kompany vollauf mit der Kolonisation Neuseelands zu tun hatte, andererseits die Chatham-Inseln fast wertlos waren und man wiederholt vergeblich versucht hatte, sich ihrer zu entäußern, kam den Absichten Sievekings sehr zu statten.[2]) Die Frage jedoch, welche zu Bedenken Anlaß gab, war die, ob nicht vielleicht England über diese Inseln Hoheitsrechte beanspruchen und daher dort die Gründung einer Kolonie unter deutscher Flagge verbieten werde. Jedoch Ward, der Sekretär der Gesellschaft, wußte dies Bedenken Sievekings zu heben. „Da England die Souveränität über die Chatham Islands nicht beanspruche, so bedürfe es von Seiten Englands keiner Cession, sondern nur der stillschweigenden Genehmigung deutscher Souveränität.“[3]) Das ausschlaggebende für den hamburgischen Syndikus jedoch war der Gedanke, endlich einmal mit deutscher überseeischer Kolonisation zu beginnen, und so schloß er am 12. September 1841 einen vorläufigen Vertrag mit Ward, aus dem hervorgehoben werden mag, daß einer zu gründenden deutschen Kolonisationsgesellschaft die Chatham-Inseln für 10 000 Lstr. abgetreten wurden und zwar war dieselbe nach sechs Monaten ins Leben zu rufen.[4]) Von Wichtigkeit dürfte es sein, den § 3 des Vertrages anzuführen; er besagt folgendes:

„Soviel die Verkäufer wissen, ist die Souveränität der britischen Krone nie auf den Chatham-Inseln proklamiert worden und sie glauben daher, daß es der deutschen Kolonisationsgesellschaft zuständig sein wird, die Souveränität den Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg oder irgend einem anderen Staate oder Staaten des deutschen Bundes gemeinschaftlich oder besonders anzubieten. Im entgegengesetzten Falle wird die neuseeländische Kompagnie ihren Einfluß bei der britischen Regierung anwenden,

---

[1]) Sieveking, Preußische Jahrbücher, Bd. 86, S. 150.
[2]) Zimmermann a. a. O., S. 361; ferner Sieveking a. a. O., S. 156.
[3]) Sieveking a. a. O., S. 157.
[4]) Sieveking a. a. O., S. 158.

um den deutschen Kolonisten, welche sich infolge der gegenwärtigen Übereinkunft daselbst niederlassen würden, den vollen Genuß ihrer Nationalrechte, Gebräuche und Sitten und der religiösen Freiheit in solcher Weise zu sichern, wie die deutsche Kolonisationsgesellschaft es in Vorschlag bringen mag."[1]) Es schien so der Ausführung des Unternehmens, „das nur der Anfang eines die ganze Welt umspannenden Planes deutscher Kolonisation sein sollte", nichts im Wege zu stehen.[2])

Warme Teilnahme für seine Kolonisationspläne fand Sieveking bei dem Bürgermeister Smidt der Schwesterstadt Bremen. Beide Männer hofften die deutschen Staaten zu einem deutschen Schiffahrtsbund vereinigen zu können. Besonders Smidt machte für diese Idee Propaganda, und der Plan einer zu gründenden deutschen Kolonie ließ sich hiermit leicht in Verbindung bringen.[3]) Auch die angesehensten Bremer Kaufleute scheinen diesem Unternehmen nicht abhold gewesen zu sein, wie überhaupt damals koloniale Sympathien sich in Deutschland bemerkbar machten.

Ausdrücklich muß aber hervorgehoben werden, daß Sieveking bei den nüchternen Kaufleuten seiner Vaterstadt wenig Anklang mit seinen Plänen fand,[4]) auch Preußen verhielt sich ablehnend. In der Presse fand man wohlwollende Stimmen hierüber in den Hamburger Blättern, der preußischen Staatszeitung und der Rheinischen Zeitung, weniger günstig urteilten die Zeitungen des Binnenlandes. Es dürfte nicht uninteressant sein, das Urteil des nordamerikanischen Konsuls in Bremen, Sir Francis Grund anzuführen: „Deutschland muß jetzt mit den Mitteln, welche ihm zu Gebote stehen, einen Rang unter den Handelsmächten erkämpfen. Es muß eins werden und zuerst aus seiner geographischen Lage Nutzen ziehen, ehe es daran denken kann, den Überschuß seiner Kräfte auf die Gründung von Kolonien zu verwenden" .... „gesetzt, Deutschland besäße wirklich große, ausgedehnte Kolonien in Australien und Neuseeland, gesetzt, es besäße ganz Australien; würde, bei dem jetzigen Zustand unserer idealen Marine unsere deutsche Politik nicht von Rücksichten gegen England geleitet werden müssen?"[5])

---

[1]) Sieveking a. a. O., S. 158.
[2]) Sieveking a. a. O., S. 170.
[3]) Sieveking a. a. O., S. 159.
[4]) Sieveking a. a. O., S. 160 und S. 165.
[5]) Sieveking a. a. O., S. 166.

Hatte man auch mit vieler Opposition zu kämpfen, so gelang es den Bemühungen Sievekings doch am 15. Februar 1842 zu Hamburg ein Komitee zur Gründung der deutschen Kolonisationsgesellschaft zusammen zu bringen. Jedoch hatte Sieveking als die Seele des Unternehmens sich nur zu leicht von Ward umgarnen lassen, und das bereits erwähnte Bedenken, nachdem bei den Verhandlungen auch die englische Regierung entgegenkommend zu sein schien, fallen gelassen. Wohl hatte aber die New-Zealand Company diesen, von ihrem Sekretär geschickt als bedeutungslos hingestellten Punkt der englischen Souveränität über die Chatham-Inseln nicht aus dem Auge gelassen. Der englischen Regierung gegenüber leugnete sie diese Inseln an eine fremde Macht veräußern zu wollen, während Ward ruhig weiter mit Sieveking verhandelte. Dieses schmähliche Doppelspiel der englischen Gesellschaft fand jedoch ein jähes Ende, als Sieveking im Februar 1842 den Prospekt der deutschen Kolonisationsgesellschaft veröffentlichte und auf den im September mit Ward vereinbarten Vertrag verwies.[1]) Kaum erfuhr die englische Regierung hiervon, als sie auch schon ihren Bevollmächtigten in Hamburg, den Oberst Hodges, beauftragte, Sieveking davon in Kenntnis zu setzen, daß die besagten Inseln zur königlichen Kolonie von Neuseeland gehörten, dem zufolge ein Verkauf ausgeschlossen, und die diesbezüglichen Verträge keine rechtskräftige Gültigkeit besäßen.[2]) Die Folge war, daß sich das Komitee der deutschen Kolonialgesellschaft auflöste. Das Projekt, eine deutsche Kolonie in der Südsee anzulegen, war damit gescheitert. Die Zeit, in der Deutschland Kolonien erwerben sollte, war eben noch nicht gekommen, und der Gedanke Sievekings, daß Hamburg die Führung in der deutschen Kolonisation übernehmen sollte, war verfrüht, denn die Hauptbedingung hierzu fehlte: unser Vaterland konnte dem Auslande noch durch keine Macht zu Wasser, durch eine deutsche Flotte, imponieren.

Hat nun schon das Mißlingen der Kolonisationspläne des Syndikus Sieveking die koloniale Bewegung und den hanseatischen Unternehmungsgeist ungünstig beeinflußt, so gibt die Verheerung Hamburgs durch die Feuersbrunst im Mai des Jahres 1842 den Anlaß, daß man sich in Hamburg fürs erste gänzlich

[1]) Sieveking a. a. O., S. 168.
[2]) Sieveking a. a. O., S. 169.

von kolonialen Unternehmungen abwendet. Daher hört man in den nächsten Jahren nur von reinen Handelsbeziehungen.

Es fallen in diese Zeit die Anfänge eines Verkehrs mit Vorderindien und Ostasien, wie auch die Fortsetzung der Beziehungen zu der afrikanischen Westküste, die ja bereits früher angeknüpft waren. Über letztere schreibt Soetbeer: „Die Handelsbeziehungen Deutschlands mit der afrikanischen Westküste haben sich während der letzten drei Jahre ansehnlich gehoben. An mehreren Punkten der Küste sind, ungeachtet des höchst ungesunden Klimas, deutsche Etablissements begründet, welche den Tauschhandel mit den Eingeborenen vermitteln. Nächst den Engländern haben die Hansestädte jetzt den bedeutendsten Anteil an dem europäischen Verkehr mit der Küste von Guinea und weiter südwärts.“[1])

Um nicht zu weit vom Thema abzukommen, kann auf diese Handelsbeziehungen hier nicht weiter eingegangen werden. Die einzige, auf Quellenstudien beruhende Abhandlung hierüber ist ein Aufsatz des verdienstvollen Schreibers hamburgischer Handelsgeschichte, Herrn Dr. Ernst Baasch über „Die Anfänge des modernen Verkehrs Hamburgs mit Vorderindien und Ostasien.“[2]) Nur das im höchsten Grade wohlorganisierte Hamburgische Konsulatswesen mag bei dieser Gelegenheit besonders hervorgehoben werden.[3]) Es ist interessant zu verfolgen, wie überall dort, wo Hamburg Handel anknüpft, nach kurzer Zeit ein hamburgisches Konsulat entsteht. Auf diese Weise war Hamburg stets über die Handelsverhältnisse des betreffenden Landes orientiert und konnte immer die günstigsten Konjunkturen ausnutzen. Vor allen Dingen aber hatte Hamburg schon damals die wertvolle Erfahrung gemacht, daß die Interessen des Handels im Auslande durch nichts besser, als durch praktisch geschulte Konsuln gefördert werden können. Wenn daher Hamburg jetzt die dominierende Stellung im deutschen Welthandel einnimmt, so dürfte wohl sein weit verbreitetes Konsulatswesen nicht unwesentlich dabei mitgeholfen haben.

Befremden muß es jedoch erregen, wenn Hamburg in New-York, der Zentrale des nordamerikanischen Handels, erst seit

---

[1]) Soetbeer a. a. O., Bd. III, S. 299.

[2]) Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg, Bd. XIII, S. 92.

[3]) O. Beneke, Zur Geschichte des hamburgischen Konsulatswesens. Hamburg 1866.



1836 ein Konsulat unterhielt. Baasch schreibt hierüber: „Als eine oft getadelte Abnormität mußte es gelten, daß in New-York, derjenigen Stadt der Vereinigten Staaten, mit der Hamburg die lebhafteste Verbindung hatte, letzteres bis 1836 nur durch einen Vizekonsul vertreten war; erst auf die eindringliche Vorstellung einer Anzahl von Firmen im September 1836 wurde in New-York ein Konsulat eingerichtet.“[1]) Dieser Unterlassungsfehler war auch mit die Ursache, daß Bremen einen weit größeren Gewinn aus dem nordamerikanischen Handel als Hamburg zog, besonders aber, daß die erste regelmäßige Schiffahrtsverbindung zwischen der alten und neuen Welt auf europäischer Seite in Bremerhaven ihren Ausgangspunkt nahm. Jedoch bald sollte Bremen von der Schwesterstadt in seinen maritimen und kommerziellen Unternehmungen, infolge der Gründung einer Reihe von regelmäßigen Schiffahrtsverbindungen zwischen Hamburg und Amerika in den vierziger Jahren, überholt werden.

Dieser Übergang ist von so weittragender Bedeutung für Hamburg und damit auch für ganz Deutschland geworden, daß er nicht mit Stillschweigen übergangen werden darf. Die ganze Bewegung gipfelt in der im Jahre 1847 in Hamburg ins Leben gerufenen Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft.[2]) Diesem Unternehmen ging die von dem Hamburger Schiffsmakler Robert Miles Sloman im Jahre 1836 begründete Paketfahrt zwischen Hamburg und New-York voraus, doch hat diese eine solche Bedeutung wie die H. A. P. A. G. nicht im entferntesten erlangt; auch andere in dieser Zeit gegründete transozeanische Linien haben es ihr nicht gleichtun können, so daß man sie wohl als die Krone aller jener maritimen Schöpfungen ansehen kann. Ihre Gründung bedeutet einen Wendepunkt nicht nur im überseeischen Verkehr Hamburgs, sondern in dem des gesamten Deutschlands und Europas. „Wir leben im Jahrhundert des Verkehrs“ sagt das Kaiserwort und in dem kaum vollendeten neunzehnten Jahrhundert, von dem das Wort galt, dürfte diese neue Verbindung zwischen der alten und neuen Welt den bedeutendsten Anstoß zu der riesenhaften Weiterentwickelung gegeben haben. Vorher standen sich alte und neue Welt als zwei fremde Welten gegenüber, durch dieses Unternehmen aber sind sie zu einem einzigen Körper zusammengewachsen.

---

[1]) Baasch, Beiträge zur Geschichte .... Bd. I, S. 204.

[2]) In der Folge werden nur die Anfangsbuchstaben der Kürze wegen gesetzt also: H. A. P. A. G.

Bald gab sich der Gesellschaft Gelegenheit, dem Staate dienlich zu sein. Es bewahrheitete sich wieder, daß Politik und Rhederei, Kriegs- und Handelsflotte in sehr enger Beziehung zu einander stehen.

Die beiden ersten Dampfer Hammonia und Borussia waren noch im Bau, als sie, allerdings von fremden Mächten, nämlich von England und Frankreich, während des Krimkrieges gechartert wurden, um Truppentransporte zum Schwarzen Meere auszuführen.[1]) Auch das deutsche Reich hat wiederholt die Dienste der Gesellschaft in Anspruch genommen, so erst in jüngster Zeit bei Eröffnung des Nord-Ostseekanals, und für den Kriegsfall stellt sie vertragsmäßig eine Anzahl Dampfer in den Dienst des Reiches.

Doch gehen wir zurück auf die Gründungszeit. Schon hier treten uns die Namen jener Männer entgegen, welche bei der Erwerbung unserer ersten überseeischen Gebiete eine hervorragende Rolle spielen. Es mag nur an die Namen C. Woermann und A. Godeffroy erinnert werden. Wie sie sich später als Träger des kolonialen Gedankens zeigten, die mit klarem Auge erkannten, was zu Deutschlands Nutz und Frommen unbedingt notwendig war, so gehen sie auch bei der Gründung der H. A. P. A. G. durch Zeichnen von ersten Aktien tatkräftig und ermunternd vor, denn gar viele der Kaufherren, welche anfangs gezeichnet hatten, machten diesen Schritt später rückgängig, so daß man Mühe hatte, das notwendige Kapital zusammen zu bringen. Von Godeffroy muß noch erwähnt werden, daß er erster vorsitzender Direktor war und dreißig Jahre hindurch dieses verantwortungsvolle und schwierige Amt mit großer Umsicht leitete.[2])

Wie des ersten, so mag auch hier des gegenwärtigen höchst verdienstvollen Leiters dieser Gesellschaft, des Herrn Generaldirektors Ballin gedacht werden. Seinen Vorgängern in hohem Maße würdig, wenn sie nicht durch Weitblick übertreffend, ist unter seiner Leitung dies Unternehmen zu einer unentbehrlichen Weltverkehrsader geworden.

Mit den Kenntnissen eines welterfahrenen Mannes reich ausgestattet, und mit einem durchdringenden Verstande begabt, der immer schnell und sicher die geeignetsten Dispositionen zu treffen vermag, verdankt wohl die Gesellschaft in erster Linie

[1]) R. Landerer, Geschichte der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft, S. 5. Hamburg 1897.

[2]) R. Landerer a. a. O., S. 12.

diesen großen Gaben ihres Generaldirektors ihre hohe Blüte und Bedeutung, welche sie nicht nur für den Verkehr Deutschlands und Europas, sondern, man kann wohl mit Recht sagen, für den ganzen Weltverkehr hat.

Erfolg und Anerkennung sind denn auch dem Unternehmen nicht versagt geblieben; kein Geringerer als unser Kaiser hat wiederholt durch seine Besuche bei der Hamburg-Amerika-Linie sein lebhaftes Interesse für das Gedeihen der Gesellschaft bewiesen; auch hat derselbe die großen Verdienste Ballins durch reiche Ehrenbezeugungen öffentlich anerkannt.

Es wäre nicht uninteressant, auf die Geschichte dieses gewaltigen Unternehmens näher einzugehen, jedoch würde uns dies zu weit vom Thema abführen. Mag daher auf das höchst verdienstvolle Werk[1]) des Herrn Prof. Dr. Thieß verwiesen werden, das uns die Geschichte dieser Gesellschaft in vortrefflicher Weise schildert.

In Zusammenhang mit dieser maritimen Gründung muß noch eines hamburgischen Unternehmens Erwähnung getan werden, nach welchem dann mit Anfang der fünfziger Jahre jegliche Bewegung zur Erwerbung überseeischer Besitzungen im übrigen Deutschland aufhört.[2]) Es ist dies der 1849 ins Leben gerufene „Hamburger Kolonisationsverein für Ansiedelung Deutscher in Süd-Brasilien", der noch heute unter dem Namen „Hanseatische Kolonisations-Gesellschaft" besteht.[3]) War das leitende Motiv bei der Gründung der Paketfahrt gewesen an dem, von Bremen in so lukrativer Weise betriebenen Auswanderergeschäft teilzunehmen, und es zu fördern, so hat auch dieser Kolonisationsverein ähnliche Zwecke verfolgt. Hatten frühere Bestrebungen dieser Art mehr die Ansiedelung deutscher Auswanderer in fremde Gebiete als die Gründung von Kolonien

---

[1]) K. Thieß, Die Entwickelung der Schiffahrt zwischen Hamburg und den Vereinigten Staaten in „E. von Halle", Amerika, Hamburg 1905.

[2]) A. Zimmermann a. a. O., S. 417.

[3]) U. von Hassell, in Zeitfragen des christlichen Volkslebens, Bd. XXV, Heft 4. Das Kolonialwesen im 19. Jahrhundert. Stuttgart 1900, S. 36; ferner: E. Deckert in „Die Kolonialreiche und Kolonisationsobjekte der Gegenwart", Leipzig 1888, S. 198 schreibt hierüber: „Höchstens könnte vielleicht die Begründung des ersten deutschen Kolonialvereins in unserer großen Seestadt Hamburg, die im Jahre 1849 erfolgte, und die wir als ein weiteres sehr bemerkenswertes Lebenszeichen der Hanseaten anzusehen haben, als ein einsamer Versuch gelten, die deutsche kolonialpolitische Theorie mit der deutschen kolonialpolitischen Praxis zu vermählen".

ins Auge gefaßt, so hat dies Unternehmen in seinen Arbeitsplan die Bestimmung aufgenommen: „Vor allem darf die Jugend weder der Bibel noch Fibel entraten, wenn die Kolonie vor bösem Nachwuchs bewahrt bleiben soll.“[1]) Genannter Verein wurde als Privatgesellschaft in Hamburg gegründet, denn nach brasilianischen Gesetzen war es nicht zulässig, dort Land von Staatswegen zu erwerben.[2]) Ein Gebiet von 14400 ha Land war dem Verein von der Prinzessin Donna Francisca, der Gemahlin des Prinzen Joinville überlassen, wogegen er sich verpflichten mußte, es innerhalb fünf Jahren zu besiedeln.[3]) Da der Boden von ausgezeichneter Beschaffenheit war, so entstand in Kürze eine blühende Landschaft, eine Pflanzstätte deutscher Sprache und deutscher Sitte. Dies war der Anfang für die späteren zahlreichen Ansiedlungen Deutscher in Süd-Brasilien, und das Verdienst, die deutsche Auswanderung dorthin mit so schönem Erfolge geleitet zu haben, gebührt in erster Linie diesem Hamburger Kolonisationsvereine.[4])

Die Pionierarbeit Hamburger Handelshäuser an der West- und Ostküste Afrikas von 1849—1879.

Während nun, wie bereits erwähnt, im übrigen Deutschland die koloniale Bewegung für längere Zeit ins Stocken gerät,[5]) bleibt sie doch in Hamburg rege; es beginnt ganz im Stillen, ohne daß das deutsche Volk es ahnt, die Fühlhörner nach überseeischen Gebieten auszustrecken und nimmt auf diese Weise als Pionier Deutschlands seine Tätigkeit im dunklen Erdteil auf.[6])

Wir sehen auch hier wieder, daß der Verkehr, welcher durch den Handel hervorgerufen wird, dem Staatenwachstum vorausgeht. Der Verkehr wächst und die Staaten wachsen nach. „Was zuerst Verkehrsgebiet war, strebt aber auch ein politisches Gebiet zu werden; in der Kolonienbildung folgt in der Regel „die Flagge dem Handel.“[7]) Wenn sich daher Deutschland zuvörderst an der Westküste Afrikas Kolonien erwerben konnte, so geschah

---

[1]) von Hassell a. a. O., S. 36.
[2]) A. Zimmermann a. a. O., S. 400.
[3]) v. Koschitzky a. a. O., Bd. I, S. 94.
[4]) v. Koschitzky a. a. O., Bd. I, S. 122.
[5]) Zimmermann a. a. O., S. 417.
[6]) E. Henrici, Das deutsche Togogebiet, Leipzig 1888, S. 8.
[7]) F. Ratzel, Politische Geographie. München und Berlin 1903, S. 500.

dies nur, weil hanseatische Faktoreien dort seit Jahren vorhanden und tätig waren.

Bevor wir mit der Schilderung der Pioniertätigkeit Hamburger Handelshäuser an den Gestaden Afrikas beginnen, müssen wir über die Quellen, aus denen wir schöpfen, eine Bemerkung vorausschicken.

Es bereitet manche Schwierigkeiten bei der äußerst zerstreut auftretenden und nur zu häufig falsch berichtenden Literatur über die Vorgeschichte der deutschen Kolonialpolitik, wie bereits eingangs bemerkt, ein wahrheitsgetreues Bild von der Tätigkeit unserer Hamburger Pioniere zu entwerfen. Mancherlei ist ja hierüber geschrieben, leider entbehrt aber Vieles davon den Charakter des Zuverlässigen und Tatsächlichen, ja Manches davon enthält sogar direkt Falsches.

Besonders Koschitzky kann der Vorwurf nicht erspart werden, in seiner Kolonialgeschichte nicht immer in zuverlässiger und den Tatsachen entsprechender Weise über die Zeit der ersten Ansiedlungen deutscher Kaufleute in West- und Ost-Afrika berichtet zu haben.

Derartige Berichte stiften oft mehr Unheil als Nutzen, denn sie führen in vielen Beziehungen die öffentliche Meinung irre. Wer Veröffentlichungen kolonialgeschichtlichen Inhalts in die Welt senden will, der muß die ersten Quellen dazu an Ort und Stelle aufsuchen, und der einzige hierzu geeignete Ort dürfte heute nur Hamburg sein. Dort leben noch jene Männer, welche für unser Vaterland die ersten und bedeutendsten Kolonien erwarben und für Informationen jederzeit zugänglich sind, und in deren Privatarchiven sich die authentischen Urkunden über die ersten Anfänge unserer Kolonialgeschichte befinden. Ich selbst hatte wiederholt die Ehre, mit den Herren Thormählen, Godeffroy, Hernsheim, Strandes und Hansing über unsere Kolonialpolitik eingehend zu sprechen, und von ihnen Aufschluß über so manchen dunklen Punkt unserer Kolonialgeschichte zu erhalten.

Es ist sehr bedauerlich, daß, trotzdem unsere Kolonialpolitik noch nicht ein Menschenalter hinter sich hat, doch viele Vorgänge ungenau und zum Teil ganz falsch dargestellt worden sind. Im Verlaufe der folgenden Ausführungen werde ich dies im Einzelnen nachzuweisen suchen.

Der Beginn der Pioniertätigkeit Hamburger Kaufleute fällt in die vierziger Jahre des vorigen Jahrhunderts. Ihr voraus ging bereits ein anderes Unternehmen, das Altona als seinen

Ausgangspunkt hatte. Es war hier der portugiesische Generalkonsul Ribeiro dos Santos, der im Jahre 1841 eine Handelsexpedition nach Angola unternahm, um das dort von ihm in den dreißiger Jahren etablierte Geschäft selbst zu übernehmen und zu vergrößern. Für die damalige Zeit war dies ein gar gewaltiges Vorhaben, das auf die Kosten eines einzelnen Mannes veranlaßt wurde und auch ein dementsprechendes Aufsehen in Europa erregte. Unter den Teilnehmern mögen hier zwei Hamburger erwähnt werden, der Schiffsarzt Dr. Tams, dem wir den Bericht[1]) hierüber verdanken, und als Naturforscher, ein Herr Großbendner.

Die ersten Hamburger Pioniere finden wir in Lagos an der Westküste Afrikas. Lagos war für den Hamburger Handel bereits bedeutend, als noch nicht, oder kaum erst, an Kamerun gedacht wurde. Der Handel war dabei fast ausschließlich in deutschen Händen[2]), und zwar war es Tauschhandel, der von kleinen Segelschiffen aus betrieben wurde. Als Pioniere sind hier die beiden Hamburger Handelshäuser Hansing & Co. und W. O'Swald & Co. zu bezeichnen. Ersteres trat hier erst 1853 auf, während die Firma O'Swald bereits 1849 dort Handel trieb. Die Angabe Koschitzkys, daß sie erst 1854 in Lagos eine Faktorei gründete, beruht daher auf einem Irrtum.

Nachdem diese beiden Firmen dann später in Ost-Afrika Boden gefaßt hatten, trat ihr westafrikanischer Handel mehr an die zweite Stelle. Ihnen folgten die jetzt in Lagos dominierenden Firmen Witt & Büsch und G. L. Gaiser, früher Gaiser & Witt. Zu nennen ist hier auch noch das Hamburger Haus Adolf Jacob Hertz, dessen Sitz in Sansibar war, und das für diesen Platz mehr die Rolle eines Speditionsgeschäftes spielte.

Lagos' hauptsächlicher Handelsartikel war die Kauri-Muschel, cyprea moneta, welche an der Ostküste Afrikas gefischt wurde und hier als Zahlungsmittel diente. Außer in genanntem Ort florierte derselbe Handel noch in Whydah und Palma.

Der nächste Platz, an dem wir in den vierziger Jahren Hamburger als Pioniere sehen, ist Liberia. Hier setzt sich im Jahre 1849, das sind zwei Jahre nach der ersten englischen Ansiedlung,

---

[1]) G. Tams, Die portugiesischen Besitzungen in Süd-West-Afrika. Hamburg 1845.

[2]) Andrée, Geographie des Welthandels, Stuttgart 1872. Bd. II, S. 64.

das Haus C. Woermann fest.[1]) Den Anlaß hierzu soll Woermann von Herrn Carl Goedelt erhalten haben, ebenfalls einem Hamburger Kaufherrn, der sich längere Zeit an der Sierra Leone- und Goldküste aufgehalten hatte.[2]) Doch während nun Woermann an der Westküste seine Tätigkeit entfaltet, dringt auch ein anderer Hamburger in dem dunklen Erdteil vor, allerdings kein Kaufmann, sondern ein Gelehrter, nämlich Dr. Heinrich Barth. Dieser nahm bekanntlich mit einem anderen Hamburger, Overweg, an der Richardsonschen Expedition nach dem Innern Nordafrikas teil. Die im englischen Handelsinteresse ausgeführte Expedition brachte aber nur ihn allein glücklich an den Ausgangspunkt Tripolis im Jahre 1855 zurück.[3]) Heinrich Barth war es vorbehalten, nicht nur als erster Hamburger, sondern überhaupt als erster Europäer im Jahre 1851 jenes Hinterland von Kamerun, in dem heute stolz die deutsche Flagge weht, zum Wahrzeichen der Zugehörigkeit zum Deutschen Reiche, Adamaua, zu betreten.[4]) Es muß jedoch hier gleich vorweg konstatiert werden, wozu sich noch wiederholt Gelegenheit bieten wird, daß, wenn auch Hamburger Kaufleuten der größere Ruhm gebührt, eine bahnbrechende Tätigkeit für unsere Kolonialpolitik begonnen zu haben, sie doch einen gewissen Anteil dieses Ruhmes auch den, aus ihrer Vaterstadt hervorgegangenen Afrikaforschern überlassen müssen.

Außer Barth kann auf Dr. Albrecht Roscher und auch auf Flegel verwiesen werden. Wenn auch kein geborener Hamburger, so erhielt Flegel doch gerade während seines Aufenthaltes in Hamburg die stärksten Anregungen zu seinen späteren Forschungsreisen und zwar hauptsächlich durch Barth. Flegels Bruder schreibt hierüber, „er ging zunächst nach Hamburg, um von dort aus die Verhältnisse in Afrika, speziell in Guinea zu studieren, und erkannte sehr bald, wie sehr der große Sohn Hamburgs, Dr. Heinrich Barth, mit seiner Ansicht von der Wichtigkeit des Niger-Benuë-Gebietes Recht hatte.“[5]) Was Flegels Vorgänger Barth der

---

[1]) Th. Cicalek, Die Kolonien des deutschen Reiches, Separat-Abdruck aus dem Jahresberichte der Wiener Handels-Akademie pro 1885. Wien 1885, S. 17.

[2]) Deutsche Kolonialzeitung, 1885, S. 14.

[3]) Sievers-Hahn, Afrika, Leipzig 1901, S. 24.

[4]) Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg, Bd. XIII, S. 147, ferner E. Banning, L'Afrique et la conférence géographique de Bruxelles. Brüssel 1877, S. 21.

[5]) E. Flegel, Vom Niger-Benuë. Leipzig 1890, S. 2; ferner F. Ratzel, Völkerkunde, Bd. I, Leipzig 1885, S. 569. „Von unmittelbarer Bedeutung ist

Welt ist, mögen folgende Zeilen besagen: „Barths Reisen und Erkundigungen erschließen uns den ganzen westlichen Sudan in einem Grade, wie er für viele andere Landschaften Afrikas selbst heute noch nicht erreicht ist. Die Tätigkeit des großen Reisenden, den Petermann mit Cook und Humboldt vergleicht, war äußerst gewissenhaft, seine Vorbildung vielseitig .... mit großer Schnelligkeit wurde sein fünfbändiges für alle Zeiten grundlegendes Reise-Werk vollendet, das dem Fachmann ein kaum auszubeutender Schatz ist.“[1]) Während nun dieser erste Hamburger Afrikareisende in dem Hinterlande unserer späteren Kolonie weilt, legt auch der vorerwähnte Hamburger Kaufherr als erster in Liberia im Jahre 1852 eine Faktorei an, seit welcher Zeit dies hochangesehene hamburgische Haus ununterbrochen Faktoreien in Monrovia, Grand Bassa, Sinoe und Cap Palmas besaß.[2])

Allein Woermann begnügte sich nicht mit seiner Niederlassung in Liberia, er ging weiter an der Küste vor. Es war ja nicht mehr als natürlich, daß der Handel, wenn er einmal festen Fuß an der Küste gefaßt hatte, sich auch weiter an derselben entlang ausdehnen würde. Um so viel höher muß aber die Pionierarbeit des Hauses Woermann veranschlagt werden, wenn man die Beschaffenheit der vom Meere aus schwer zugänglichen Guinea-Küste Afrikas in Betracht zieht. Für den Verkehr ist sie ungünstig einmal, weil der Meeresgrund längs der Küste so sandig und flach ist, daß die großen Dampfer auf offener See vor Anker gehen müssen, auch besteht eine derartig wilde Brandung an dieser Küste, daß nur besonders hierfür geschulte Neger eine Verbindung zwischen den Dampfern und der Küste unterhalten können.[3]) Zum anderen ist aber das Klima ein für den Europäer wenig zu-

---

für das westafrikanische Land der Niger, der von seiner Mündung bis zum 11° nördlicher Breite von europäischen Dampfern befahren wird, und sein in noch größerer Ausdehnung schiffbarer Nebenfluß Benuë. Er fügt dem Küstengebiete ein mächtiges Anschwemmungsland zu, das durch häufige Überschwemmungen in stetem Wachsen erhalten ist, und bildet zugleich das Tor zum Sudan und zum nördlichen Zentral-Afrika. Er ist der Mittelpunkt der fruchtbaren, volk- und verkehrsreichen Guinea-Küste“.

[1]) Sievers-Hahn a. a. O., S. 27.

[2]) Die deutsche Kolonialpolitik, Aktenstücke der deutschen Kolonialpolitik. Leipzig 1885, 1. Heft, S. 14; ferner M. von Koschitzky a. a. O., Bd. I, S. 117; ferner G. Engler, Koloniales, Hamburg 1889, S. 84.

[3]) J. Partsch, Die Schutzgebiete des Deutschen Reiches, S. 2; ferner R. Schmidt, Deutschlands Kolonien. Bd. V. Berlin 1895, S. 2 und S. 156; ferner Andrée a. a. O., Bd. II, S. 50.

trägliches.[1]) Besonders gilt dies von Kamerun, welches das ungesundeste unter den deutsch-afrikanischen Kolonien hat.[2]) In unserem heutigen Togo sind die klimatischen Verhältnisse nicht viel besser.[3])

Aus allen diesen Gründen war die Küste von Guinea von jeher gemieden worden. Allein das Haus Woermann trotzte diesen Unbilden der Natur und ging unerschrockenen Mutes mit der Anlage von Faktoreien weiter an der Küste vor. Nicht ohne Einfluß auf sein Vorgehen wird auch Englands Beitritt gewesen sein. England annektierte in seiner unersättlichen Ländergier stets neue Landesteile der noch freien Gebiete des Ostens, bis ihm an der Grenze unseres heutigen Togo-Landes Halt geboten wurde. Hier gründete die Firma F. M. Vietor und Söhne aus Bremen im Jahre 1856 die erste deutsche Faktorei.[4]) Woermann ging noch weiter ostwärts und trieb dann seit dem Jahre 1859 Handel vom Kamerun-Fluß bis zum Gabun. Koschitzky läßt ihn bis zur portugiesischen Kolonie Angola seine Handels-Geschäfte ausbreiten, indessen diese Angabe beruht auf einem Irrtum, denn Herr Thormählen, welcher um diese Zeit dem Woermannschen Geschäft vorstand, teilte mir persönlich mit, daß ihm von einer solchen Ausdehnung nichts bekannt sei. Bald darauf dehnt er sein Netz von Faktoreien auch über dieses Gebiet aus und so entsteht im Jahre 1862 in Gabun seine erste Niederlassung; in dieser französischen Kolonie gelang es ihm sogar „ohne Schwierigkeiten Grundeigentum, selbst in ausgedehntem Umfange zu erwerben.“[5]) Auch hier blieb der Erfolg nicht aus und so „faßte im Herbst des Jahres 1867 das Haus Woermann den Entschluß, in einem der sogenannten Ölflüsse [in Kamerun] ein Geschäft zu errichten.“[6]) Herr Thormählen,[7]) damals im Hause Woermann tätig, berichtet

[1]) R. Schmidt a. a. O., Bd. II, S. 8 und S. 159.

[2]) Schmidt a. a. O., Bd. II, S. 8; ferner Andrée a. a. O., Bd. II, S. 49: „Kolonisierung ist in Anbetracht der für Europäer geradezu mörderischen Luft platterdings unmöglich.“

[3]) G. Meinecke, Koloniales Jahrbuch, Berlin 1889, Erster Jahrgang, S. 182.

[4]) Th. Cicalek a. a. O., S. 20 und S. 17.

[5]) Die deutsche Kolonialpolitik, Aktenstücke, Leipzig 1885, Heft 1, S. 12; ferner G. Engler a. a. O., S. 84; ferner Deutsche Kolonialzeitung, 1884, S. 356.

[6]) Esser, An der Westküste Afrika's, Berlin, Köln, Leipzig 1898, S. 41 meldet fälschlicherweise 1864.

[7]) Deutsche Kolonialzeitung, 1885, S. 17. „Herr Johannes Thormählen von 1858—65 in Hamburgischen Handelshäusern tätig, verließ in letztgenanntem Jahre die alte Hansastadt, um im Auftrage C. Woermann's nach Gabun zu

hierüber, „ich verließ im Februar 1868 an Bord des Schiffes Titania unter schwarz-weiß-roter Flagge den Hamburger Hafen und kam im Frühjahr in Fernando Poo an, woselbst ich mich nach eingeholten Erkundigungen über die Verhältnisse in Kamerun und Old Calabar — denn auch dieser Fluß kam in Frage — dahin entschied, an jenem Platze mein Heil zu versuchen."[1])

Herr Thormählen hatte es anfangs nicht leicht, hier Handel zu treiben, da „Liverpooler und Bristoler Kaufleute seit vielen Jahrzehnten diesen Platz als ihre Domäne betrachtet hatten, und demgemäß lag auch der gesamte Handel ausschließlich in ihren Händen;"[2]) doch unverzagt ging Thormählen ans Werk und legte im Jahre 1868 die erste deutsche Niederlassung in Kamerun an.[3]) Eine nicht zu unterschätzende Stütze hatte Herr Thormählen hierbei an Herrn Johannes Voß, dem späteren Leiter seiner Faktoreien in Afrika, gefunden. Bedauerlicherweise ist der Name und das Verdienst dieses Mannes um die Kolonie Kamerun nur zu wenig

---

gehen, woselbst, wie oben mitgeteilt, dieses Haus seit 1862 eine Faktorei besaß. Seine hervorragende Tüchtigkeit veranlaßte dasselbe, ihn mit der Errichtung einer neuen Niederlassung an der afrikanischen Westküste zu betrauen und zwar an der Kamerun-Mündung, wo Herr Thormählen bis zum Jahre 1874 die von ihm begründete Woermannsche Faktorei leitete".

[1]) Esser a. a. O., S. 41.

[2]) Esser a. a. O., S. 41.

[3]) Das Ausland. Jahrgang 1884, S. 845. Die europäischen Kaufleute hatten bisher in Kamerun wie an den meisten sogenannten „Ölflüssen" an der westafrikanischen Küste, keine Faktoreien am Lande, sondern wohnten mit Hab und Gut auf Schiffen, welche im Flusse verankert wurden. Es geschah dies hauptsächlich der Sicherheit wegen, zum Schutze gegen Belästigungen seitens der Neger, gegen deren unvermeidliche Diebereien und gegen die Störungen, welche der beständige Hader der Schwarzen untereinander bereitete. In neuester Zeit hat man zwar angefangen, auch am Lande Wohn- und Handelshäuser zu errichten; die Mehrzahl der Kaufleute aber wohnt noch jetzt auf Schiffen, und diese schwimmenden Wohnungen oder Depots sind zweierlei Art. Entweder werden die mit Tauschwaren in den Fluß einlaufenden Seeschiffe im Strom verankert, vertakelt, ihre Decks zum Schutze gegen die glühenden Sonnenstrahlen mit einem Dache aus Palmblättern versehen und bleiben solange liegen, bis alle Waren verkauft sind und der Schiffsraum dafür mit den Landesprodukten gefüllt ist, oder aber es werden eigens für diesen Zweck eingerichtete Schiffs-Rumpfe, sogenannte Hulks dauernd verankert. Man benutzt als solche meistens alte, unbrauchbar gewordene und deshalb an Privatleute versteigerte Kriegsschiffe"; ferner H. Zöller; Die deutschen Besitzungen an der westafrikanischen Küste, 1885, Bd. II, S. 167; ferner G. Meinecke a. a. O., S. 160; ferner G. Engler a. a. O., S. 84; ferner, Deutschland und seine Kolonien, amtlicher Bericht, S. 145; ferner J. G. Lehmann, Der Bahnbrecher christlicher Kultur in Kamerun. Hamburg 1885, S. 8.

bekannt; andere verstanden es, sich mit den Lorbeeren zu schmücken, welche dem jetzt bereits schon verstorbenen Pionier deutsch-afrikanischen Handels, voll und ganz zukommen. Wir werden an anderer Stelle noch auf ihn zurückkommen.

Doch in Verbindung mit Thormählen müssen wir noch einen anderen Hamburger nennen, der zu gleicher Zeit im Interesse derselben Firma in Liberia tätig war, es ist Wilhelm Jantzen, Leiter der dortigen Geschäfte des Hauses Woermann vom Jahre 1861 bis 1871.[1]) Auch ihn müssen wir zu den Pfadfindern für den deutschen überseeischen Handel an Afrikas Westküste rechnen. Bekanntlich gründeten die genannten beiden Herren, nachdem sie sich im Hause Woermann die Fähigkeiten erworben und die Erfahrungen gemacht hatten, welche allein einen Kaufmann zum überseeischen Handel qualifizieren, das heißt „Besonnenheit und Energie, geistig-elastisches Denken wie praktisches Handeln, eingehendes Studium der Gebräuche und Anschauungen der schwarzen Handelsfreunde und Untergebenen, der Sprachen des Landes — maßvolle Lebensweise in einer so verantwortlichen, wie vereinsamten Stellung in dem für den Europäer mit so vielen Entbehrungen und Gefahren verknüpften Aufenthalt in den Tropen,"[2]) die Firma Jantzen und Thormählen. Sie erkannten, daß noch viel Raum an der Westküste Afrikas für kaufmännische Unternehmungen vorhanden sei.

So folgten sie denn dem Vorbilde des Hauses, in dem sie ihre Ausbildung genossen hatten und errichteten im Jahre 1875 im Kamerun-Delta ihre Stammfaktorei.[3]) Die deutschen Handelsinteressen stiegen hierdurch gewaltig. Hatte bis dahin das Haus Woermann nur ein Viertel des Gesamt-Exportes in Händen gehabt, so gelang es diesen beiden Firmen zusammen die größere Hälfte desselben an sich zu bringen. „Der Export an afrikanischen Produkten aber aus Kamerun hat sich seit den siebziger Jahren, was Palmöl anlangt, mindestens verdoppelt und an Palmkernen den 8- bis 10fachen Umfang angenommen."[4]) Der Handel der jungen Hamburger Firma gewann jährlich an Ausdehnung, mit ihm stieg auch die Zahl der Faktoreien.

---

[1]) Deutsche Kolonialzeitung, 1885, S. 17.

[2]) Deutsche Kolonialzeitung, 1885, S. 16.

[3]) Deutsche Kolonialzeitung, 1884, S. 357; ferner Esser a. a. O., S. 41; ferner M. von Koschitzky a. a. O., Bd. II, S. 128; ferner J. G. Lehmann a. a. O., S. 8.

[4]) Deutsche Kolonialzeitung, 1884, S. 357.

Im Jahre 1879 besaß sie Niederlassungen in Groß-Batanga, am Campo-Fluß, in Bata-Bai, Eloby, Gabun und am Ogowe.[1])

Es waren also die Interessen des deutschen Handels an der Westküste bis Ende der siebziger Jahre in erster Linie durch unsere Hamburger Häuser Hansing, Jantzen & Thormählen, O'Swald, Witt & Büsch, G. L. Gaiser, C. Woermann und durch das Bremer Haus F. M. Vietor & Söhne vertreten. Sie alle sind nicht nur als Bahnbrecher des deutschen Handels, sondern auch als Verbreiter der Kultur unter den wilden Völkern Afrikas zu bezeichnen. Erst in den achtziger Jahren folgten ihnen andere Häuser nach. Auch Koschitzky meldet schon hierüber, freilich ohne die Zeit näher zu bestimmen. Jene Firmen, welche diesen Pionieren „folgten", wie sich Koschitzky ausdrückt, waren, wie mir Herr Thormählen sagte, meistens nur vorübergehende Erscheinungen, welche nach kurzer Zeit wieder verschwanden. Aber gerade der Umstand, daß erst später andere hanseatische Firmen nachrücken, läßt ja die Pionierarbeit dieser ersten Hanseaten in um so günstigerem Lichte erscheinen. Die Hindernisse, welche sich einer solchen Pionierarbeit entgegenstellten, waren wahrlich nicht gering. Überall mußten sich unsere Pioniere die Wege bahnen. Nicht nur wollten die Unbilden der Natur überwunden sein, und forderte das Klima manches Opfer, nicht allein mußte man sich gegen diese wilden Volksstämme schützen, welche es inzwischen gelernt hatten, in für sie gewinnreicher Weise als Zwischenhändler aufzutreten und als solche keine Weißen in das Innere des Landes, andererseits aber auch Stämme aus dem Innern nicht an die Küste gelangen zu lassen,[2]) vor allen Dingen hatte man mit der Mißgunst der anderen, dort handeltreibenden Europäer und was weiter damit zusammenhängt, dem Haß derselben zu rechnen. Sahen doch insbesondere die Engländer mit scheelen Augen auf ein solches Vorgehen, denn sie blieben dadurch nicht

[1]) Deutsche Kolonialzeitung 1885, S. 17.

[2]) Andrée a. a. O., Bd. II, S. 65/66. „In Afrika trachtet jedes Volk im Innern, mit der Meeresküste in unmittelbare Berührung zu kommen und sich an derselben eine Strecke Gestadelandes mit einem Hafen zu verschaffen. Die Besitzer der Küstenstriche suchen sich ihrerseits zu behaupten und wollen die Vorteile, welche ihnen in ihrer Stellung als Mäkler und Zwischenhändler zufallen, nicht preisgeben, daher die ewigen Kriege und Fehden. — Der schwarze Afrikaner hat eine entschiedene Neigung, als Mäkler, Mittelsmann und Kommissär aufzutreten und sich leicht und gefahrlos einen Gewinn zu sichern"; ferner Das Ausland, 1884, S. 98; ferner Globus, Bd. 45, S. 238; ferner F. Ratzel, Völkerkunde, Bd. I, S. 595/96, Leipzig 1885.

mehr im Alleinbesitz des sehr ertragreichen Handels, sondern hatten mit dem ersten Auftreten der Hamburger eine Konkurrenz, und zwar eine nicht zu unterschätzende Konkurrenz, zu fürchten. Die später sich etablierenden Firmen fanden den Boden schon vorbereitet. Freilich harrten auch ihrer immerhin noch große Mühen, doch sie konnten aus dem reichen Quell der Erfahrungen ihrer Vorgänger schöpfen und sich dieselben in jeder Weise zu Nutze machen.

Wenn man von den Pionieren des deutschen Handels an der afrikanischen Westküste spricht, so darf man auch nicht die Namen Wölber und Brohm zu erwähnen vergessen. Auch sie gehören zu jenen Männern, welche den Ehrenkranz der ruhmreichen Taten Hamburger Kaufherren im schwarzen Erdteil mit haben winden helfen. Auch sie sind aus der Woermannschen Schule hervorgegangen und haben in diesem Mutter- und Musterhause eine unschätzbare Mitgift für ihr späteres Leben erhalten. Herr Wölber war als Vertreter des Hauses Woermann zunächst in Liberia tätig und siedelte 1867 nach Gabun als Leiter der Geschäfte über. Er war es, der den Handel auf dem Ogowe-Fluß im Jahre 1871 in Angriff nahm.[1]) Herr Brohm erhielt die Leitung der Woermannschen Faktorei im Jahre 1872 in Liberia, wo er bis 1878 zum weiteren Gedeihen seines Hauses wirkte.[2]) Im Jahre 1879 etablieren beide Herren die Firma Wölber & Brohm in Hamburg, deren Ziel die Erschließung der Sklavenküste für den deutschen Handel war.

Um dieselbe Zeit, wo an der Westküste Afrikas Hanseaten ihre Niederlassungen errichten, sehen wir auch im Osten Afrikas ihre Landsleute als Bahnbrecher des deutschen Handels tätig. In erster Linie muß hier die Hamburger Firma A. J. Hertz & Söhne genannt werden. Es scheint, als ob diese Firma in der deutschen Kolonialgeschichte etwas in Vergessenheit geraten ist, denn nirgends finden wir sie gebührend erwähnt. Nur an zwei Stellen wird ihrer kurz gedacht, nämlich in einer Abhandlung in den Mitteilungen der Hamburger Geographischen Gesellschaft[3]) und zum andern hat ein Sohn des A. J. Hertz die Handelstätigkeit seines Vaters in einer kleinen Schrift behandelt, welche als Manuskript gedruckt ist.[4]) Und gerade dies Haus ist das erste

[1]) Deutsche Kolonialzeitung, 1885, S. 45.
[2]) Deutsche Kolonialzeitung, 1885, S. 46.
[3]) Mitt. d. Hamb. Geogr. Ges. 1880/81, S. 14.
[4]) Adolf Jacob Hertz, Hamburg 1867.

Hamburger gewesen, welches an der Ostküste, besonders in Sansibar, einzig und allein zuerst dem deutschen Handel Eingang verschaffte.

Es war nämlich Hertz bekannt, daß die, wie erwähnt, an der Westküste als Zahlungsmittel geltende Kauri-Muschel, welche anfangs nur bei den Malediven im Indischen Ozean gefischt wurde, auch an der Ostküste Afrikas unweit Sansibars vorkam. Hatte diese Muschel bis jetzt den Weg über Ceylon oder Calcutta nach England und von dort erst nach Afrika gemacht, so überführte Hertz nun dieselbe, wenn auch die Sorte etwas geringer war, ohne Umwege direkt nach West-Afrika.

Im Juli des Jahres 1844 sandte er ein Schiff hinaus, das den ersten Versuch mit der Einführung der etwas gröberen Sansibar-Kauris in West-Afrika machen sollte. Hertz hatte richtig kalkuliert, der Versuch war von Erfolg gekrönt. Nach zweijähriger Abwesenheit kehrte im Juli 1846 das Pionierschiff heim. Mit großem Gewinne war der Kaurihandel betrieben worden, was dann Hertz veranlaßte, in der folgenden Zeit einen regelrechten Handel zwischen Sansibar, West-Afrika und Hamburg zu eröffnen. Im Jahre 1851 erfolgte eine Trennung der Unternehmungen, weil der Umfang des Geschäftes zu sehr wuchs. Für Hertz übernahmen nun die Hamburger Gebrüder Horn das Geschäft in Sansibar.

Von diesem Unternehmen meldet Koschitzky in seiner Kolonialgeschichte nichts. Er schreibt nur, daß nach Entführung des Sultan von Sansibar im Jahre 1839 „der deutsche Handel in Sansibar festen Fuß zu fassen begann und einen raschen und großartigen Aufschwung nahm.“ Daß aber dies der Fall sein konnte, dürfte einzig und allein das Verdienst von A. J. Hertz sein, denn die in neuerer Zeit auf das Engste mit der Geschichte Ost-Afrikas verknüpften Hamburger Häuser Hansing & Co. und W. O'Swald & Co. siedelten erst im fünften Dezennium des vorigen Jahrhunderts nach dort über.

Die Häuser Hansing und O'Swald gingen ebenfalls der billigen Bezugsquelle der Kauris nach und gründeten in Sansibar, der Metropole Ost-Afrikas, Zweigniederlassungen. A. J. Hertz & Söhne zogen sich dann in den sechziger Jahren vom Geschäft zurück. Hansing und O'Swald dehnten ihre Unternehmungen weiter aus, wobei bald der Einkauf der Kauris eine Nebensache wurde. Beide Firmen haben dann dauernd ihren Hauptsitz in Sansibar genommen. Die Firma O'Swald suchte von hier aus

die Erweiterung ihres Arbeitsfeldes in Madagaskar, während Hansing sich der Mozambique-Küste und dem Somali-Lande zuwendet. Rivalisierend hatte bald die eine und bald die andere Firma einen weitgehenden Einfluß bei den Sultanen von Sansibar.

Diesem Einfluß entsprang auch der Vertrag, welchen im Jahre 1859 die Hansestädte mit dem Sultan von Sansibar schlossen. Der Vertreter der Hanseaten war Herr Albrecht O'Swald, der jetzige Hamburger Senator, welcher damals dem väterlichen Geschäfte in Sansibar vorstand. Durch ihn wurde derselbe abgeschlossen und unterzeichnet.

Seit diesem Vertrage nahm der Handel einen solchen Aufschwung, daß bereits im Anfang der siebziger Jahre die Hamburger Häuser den ganzen Handel der europäischen Staaten in Sansibar beherrschten.[1])

Im Laufe der Zeit wurden nun die Sultane gewohnt, ihren Bedarf aus Europa, von den Bonbons für die Haremsdamen an bis hinauf zum stolzen Seedampfer durch die Hamburger zu beziehen. Ihr Einfluß brachte zustande, daß überwiegend, ja häufig sämtliche europäische Angestellte des Sultans Deutsche waren. Beispielsweise waren Anfang der achtziger Jahre die sechs Seedampfer Sansibars ausschließlich mit deutschen Kapitänen und deutschen Maschinisten bemannt. Unbestritten überwog der deutsche Handel Sansibars den aller anderen Nationen. So konnte sich auch selbst das stolze England nicht verschließen, diesen Einfluß und das von deutschen Kaufleuten Geschaffene anzuerkennen. Beispielsweise wird von dem englischen Marinekapitän Colomb[2]) und ferner von einer Parlamentskommission[3]) die Heranziehung aktiver deutscher Beteiligung zur Unterdrückung des Sklavenhandels in Ost-Afrika empfohlen, da man nur vermittels des deutschen Übergewichtes in Sansibar Herr dieses verwerflichen Handels zu werden vermöge.

Des weiteren mag auch noch auf das Urteil des englischen Staatsmannes Sir Bartle Frere, den E. v. Weber irrtümlicherweise als „englischen Admiral" bezeichnet, verwiesen werden.

---

[1]) Dr. Grimm, Der wirtschaftliche Wert von Deutsch-Ost-Afrika. Berlin 1886, S. 167.

[2]) Captain Colomb, Slave Catching in the Indian Ocean. London 1873, S. 451.

[3]) Report from the Select Committee on Slave Trade. Parlamentary Papers, 4. August 1871, S. 10.



Dieser war in einer Spezialkommission zwecks Unterdrückung des Sklavenhandels in Sansibar und lernte dort den überwiegenden deutschen Einfluß kennen. Seine nachstehenden Worte, welche er an die Studierenden der Universität Edinburgh im Jahre 1874 richtete, mögen hier angeführt werden: „Ich muß Sie nun auf die rastlosen Arbeiten einer Rasse aufmerksam machen, welche letzthin sich ebenso groß im Kriege als nach der Stunde des Sieges gemäßigt, verständig und ordnungsliebend erwiesen hat, ich meine die Deutschen. Sie sind es, die in den letzten Jahren unter allen Nationen bei weitem die größten Fortschritte an der Ostküste Afrikas gemacht haben. Sie sind es, die Sie sich nicht weniger in rastlosem Lernen und Streben nach Erkenntnis, als auch in friedlichem, aber energischem Arbeiten zum Muster nehmen sollten. Wir sehen ihren fortwährenden eklatanten Fortschritt nicht nur an der Ostküste von Afrika, wo sie schon angefangen haben, unseren Handel zu verdrängen, sondern auch entlang den Küsten von Indien, China, Japan usw." „Etwas Schmeichelhafteres", so fährt von Weber fort, „könnte von den an der afrikanischen Ostküste und überhaupt in den östlichen Meeren angesiedelten deutschen Kaufleuten (die beinahe sämtlich Hamburger sind) wohl kaum gesagt werden als diese Worte eines englischen Staatsmannes."[1])

Die Pionierarbeit unserer Hamburger in Ost-Afrika vollzog sich ohne jede staatliche Hilfe. Der eigenen Kraft vertrauend, schufen sie das Fundament, auf dem später das Deutsche Reich seine ostafrikanische Kolonie errichtete, ein Punkt, auf den wir noch zu sprechen kommen werden. Erst mit Beginn der achtziger Jahre schenkte man diesem Gebiet mehr Aufmerksamkeit und 1882 erschien zum ersten Mal in Sansibar ein deutsches Kriegsschiff. Auch bestand bis 1885 ein nur kaufmännisches Konsulat, das erst in demselben Jahre in ein Berufskonsulat umgewandelt wurde.

Mit Ablauf der siebziger Jahre dürfte die erste Periode der Bedeutung Hamburgs für die deutsche Kolonialpolitik abschließen. In ihr hat Hamburg zielbewußt auf eigene Faust, ohne den Schutz des Reiches, dem deutschen Handel neue überseeische Gebiete eröffnet, indem es ihm durch emsige, bahnbrechende Arbeit im schwarzen Erdteil und durch Anlage von Faktoreien den Zugang zu den Schätzen Afrikas erschlossen hat.

---

[1]) E. v. Weber, Vier Jahre in Afrika, Bd. II, S. 345, Leipzig 1878.

Diese stille Pioniertätigkeit unserer Hamburger Kaufleute verfehlte nicht ihre rückwirkende Kraft auf das deutsche Volk auszuüben, wenn auch letzteres in seiner Allgemeinheit die große Bedeutung derselben noch nicht ganz zu würdigen verstand.[1])

Die Tatsache, daß einmal deutscher Handel an der Westküste Afrikas seine Niederlassungen errichtet hatte, läßt eine neue Ära in der Entwickelung Deutschlands heraufziehen, man kann wohl sagen, es ist die jenen Zeitpunkt vorbereitende Periode, wo Deutschland in die Reihe der anderen Kolonialmächte einrangiert wird. Wäre man jedoch schon damit zufrieden gewesen, daß einzelne deutsche Kaufleute an der Hebung der Schätze Afrikas teilgenommen hätten, würde bald ein Stillstand in der kolonialen Bewegung eingetreten sein. Ohne einen Rückhalt an Deutschland zu haben, wären unsere Hamburger Pioniere trotz aller Energie und Tatkraft nicht vorwärts gekommen. Sie hatten zwar durch ihre Faktoreien den Schlüssel zum Innern des schwarzen Erdteils erlangt, doch ganz auf eigene Hand weiter vorzudringen, war für sie mit unüberwindlichen Schwierigkeiten verknüpft.

So war es denn jetzt an Deutschland, sich endlich einmal aufzuraffen und schnell zuzugreifen, wenn es bei der herannahenden Aufteilung Afrikas nicht zu spät kommen wollte. War es doch gewissermaßen Deutschlands Pflicht, diese günstige Gelegenheit sich nicht entgehen zu lassen, denn einmal bot sich ihm dadurch die Aussicht, seiner Industrie und seinem Handel neue Absatz- und Verkehrsgebiete zu erschließen; zum anderen aber auch konnte es seine Auswanderung eventuell in diese Gebiete leiten und zugleich sich die Achtung gebietende Stellung im Rate der Nationen auch in der Form verschaffen, welche es sich durch seine ruhmreichen Kriegstaten in Europa erobert hatte.

Glücklicherweise besann man sich im Vaterlande auf sich selbst; allerdings waren es zunächst wissenschaftliche Kreise, in denen man mit jenen Hamburger Kaufleuten sympathisierte und deren Vorgehen die richtige Bedeutung beilegte. Man ließ hier nichts unversucht, um die durch sie inaugurierte koloniale Bewegung in Fluß zu erhalten und zur nationalen Sache zu stempeln. Einen

---

[1]) Charpentier, Entwickelungsgeschichte der Kolonialpolitik des deutschen Reiches. Berlin 1886, S. 13. „Das größere Publikum wußte von den deutschen Missions-Unternehmungen in jenen Gebieten, von den Niederlassungen Hamburger und Bremer Kaufleute an den verschiedenen Teilen der Küste nicht bloß Afrikas, sondern auch anderer Erdteile nichts“.

besonderen Anstoß erhielt aber dieselbe noch durch die deutsche Auswanderung, welche gerade zu jener Zeit größere Dimensionen annahm. Es hieße aber den Einfluß der deutschen Auswanderung auf die kolonialen Bestrebungen überschätzen, wollte man, wie es vielfach geschehen, sie geradezu als Urheberin dieser Bestrebungen betrachten. Dies Verdienst bleibt, wie wir unzweideutig nachgewiesen zu haben glauben, jenen wackeren Hamburgern, welche in unverdrossener saurer Pionierarbeit dem Deutschen Reiche, wenn auch langsam, so doch nachhaltig die Wege zu seinem jetzigen Kolonialbesitz geebnet haben.

In meiner gleichzeitig unter demselben Titel in Carl Heymanns Verlag in Berlin erscheinenden Schrift sind in zwei besonderen Abschnitten die Frage der deutschen Auswanderung, sowie die koloniale Bewegung in Deutschland in den siebziger und achtziger Jahren der vorigen Jahrhunderts ausführlich dargestellt.

Das Haus Godeffroy in der Südsee.

Durch diese koloniale Bewegu ng war nun unserem Volke allmählich das Verständnis für eine aktive Kolonialpolitik aufgegangen und so wurde denn im Jahre 1879 der erste Schritt in dieser Beziehung getan, indem es zu dem Freundschaftsvertrage zwischen der Samoa-Regierung und dem Deutschen Reiche kam. Bereits 1876 war ein ähnlicher Vertrag mit dem Könige der Tonga-Inseln geschlossen worden, bei welcher Gelegenheit der Abgeordnete Kapp im Reichstage der allgemeinen Erbitterung betreffs des rücksichtslosen Vorgehens der Engländer bei der Fidji-Angelegenheit Ausdruck verlieh und die Erwerbung von Kohlenstationen als Stützpunkt für die Marine empfahl.[1]) Seine Worte sind insofern von greifbarer Wirkung gewesen, als durch jenen Vertrag mit Samoa das deutsche Reich den Hafen Saluafata als Kohlenstation erwarb. Der Samoa-Vertrag bildet einen Markstein in der deutschen Kolonialgeschichte, denn mit ihm setzt die neue deutsche Kolonialpolitik ein, wenn auch erst das Jahr 1883 die ersten positiven Erfolge gezeitigt hat. Die deutsche Kolonialpolitik gerät dadurch in Fluß, indem bald darauf der Lenker der Geschicke des jungen Deutschlands, Fürst Bismarck, noch einen Schritt weiter tun zu müssen glaubt, und dem Reichstag den

[1]) Dr. J. Schanz, Neu-Deutschland, S. 18, Kreuznach und Leipzig, 1889; ferner M. v. Koschitzky a. a. O., Bd. I, S. 143.



Gesetzentwurf über eine zu bildende „Seehandelsgesellschaft“ für die Südsee vorlegt, in dessen weiterer Perspektive eine eventuelle Besitzergreifung der von dem deutschen Handel in der Südsee eingenommenen Gebiete in Aussicht stand.[1])

Eine solche Besitzergreifung von gewissen Gebieten in der Südsee wäre schon Anfang der siebziger Jahre erfolgt, wenn man über eine genügend große Flotte verfügt hätte. In dieser Zeit hätte nämlich Herr Godeffroy gewisse Inseln, wenn ich nicht irre, waren es, wie er mir sagte, die Fidji-Inseln erwerben können. Mit diesem Plan trat Herr Godeffroy auch an den Fürsten Bismarck heran, welcher denselben zwar günstig aufnahm, leider aber für dessen Ausführung nichts tun konnte, da die Flotte fehlte. Man ging also schon damals mit dem Gedanken um, hier Kolonien zu erwerben, was natürlich nur in den nächst interessierten Kreisen bekannt war.

Diesen Gedanken verfolgte man weiter, und so sind denn auch die beiden Verträge von 1876 und 1879 nichts anderes als die Vorläufer einer aktiven Kolonialpolitik. In dem Hintergrunde beider verbarg sich der Gedanke, hier einmal deutsche Kolonien zu erwerben. Und wenn hier und da behauptet wurde, dies sei nicht der Fall gewesen, so war man eben schlecht unterrichtet.[2]) Wie ich aus authentischer Quelle erfahren, bestand zweifellos die Absicht, mit beiden Verträgen einer künftigen Kolonialpolitik die Wege zu ebnen.

Leider wurde der dem Reichstage vorgelegte Entwurf abgelehnt, allein aus dem Abstimmungsverhältnis [128 zu 112] kann man ersehen, wie weit schon der Gedanke an eine in Angriff zu nehmende Kolonialpolitik sich verbreitet hatte.[3])

Der Samoavertrag ist aber für uns noch besonders deshalb von hohem Interesse, als „das große Hamburger Handelshaus J. C. Godeffroy & Sohn, das sich um die Kunde von Land und Leuten der Südseeinseln so wesentliche Verdienste erworben, es gerade gewesen ist, welches die Veranlassung zu demselben ge-

[1]) G. Wegener, Deutschland im Stillen Ozean, S. 6, Bielefeld und Leipzig, 1903. „Unzweifelhaft hätte aus der Gewährung der Reichsgarantie, wie sie Bismarck forderte, sich von selbst binnen kurzem auch die Übernahme des politischen Reichsschutzes über die herrenlosen Inseln des Godeffroyschen Handelsbereiches ergeben und wir wären ohne Kosten und Mühe in den Besitz eines stattlichen Kolonialreiches gekommen“.

[2]) Kölnische Zeitung, 23. Dezember 1879; ferner Deutsches Handelsblatt, 1879, Nr. 51.

[3]) B. Volz, Unsere Kolonien, Leipzig, 1891, S. 20.

geben hat."[1]) Besonders hat sich der Konsul Th. Weber, Vertreter des Hauses Godeffroy, hierbei hervorgetan, dem wir den jetzt erreichten politischen Fortschritt hauptsächlich zu danken haben."[2]) Wenn daher Koschitzky einmal in seiner „Kolonialgeschichte Deutschlands" sagt, „so kam es, daß die Handelsinteressen den hervorragendsten Faktor abgaben zu dem Entschluß der Kaiserlichen Reichsregierung, die Bahn einer selbständigen Kolonialpolitik zu beschreiten"[3]) und wohl hauptsächlich dabei die deutschen Erwerbungen an der Westküste Afrikas im Auge hat, so läßt sich diese Behauptung ebenso gut auf die Erwerbung der Südsee-Gebiete anwenden.

Die Samoa-Angelegenheit zeigt deutlich, wie in diesen Gebieten für Deutschland, das später Samoa und andere Südsee-Inseln zu seinem Kolonialbesitz rechnen durfte, der Unternehmungsgeist und die Tatkraft unserer Hamburger Kaufleute vorarbeiteten. Es geht aber auch hieraus zugleich die große kolonisatorische Begabung des Deutschen hervor, wenn auch wohl in erster Linie die der Söhne Hamburgs.[4]) Das Vorgehen der Hamburger in der Südsee verdient daher eine eingehendere Besprechung.

Das Verdienst, in den Südseegebieten zuerst zivilisatorisch gewirkt zu haben, gebührt in erster Linie dem mehrfach erwähnten Hause Godeffroy.[5]) Zivilisatorischen Einfluß übte es zunächst durch den Handel aus, indem es diese Länder nicht in egoistischer Weise ausbeutete, sondern indem es sich bemühte, die Ertragfähigkeit des Bodens durch Anlage von Plantagen zu heben und zugleich hierdurch die Bewohner zur Arbeit zu erziehen. Jene Frage, welche für unsere afrikanischen Kolonien von weitgehendster

---

[1]) Das Ausland, 1879, S. 998.

[2]) Bremer Handelsblatt, 1879, S. 226; ferner M. Schanz, Australien und die Südsee an der Jahrhundertwende. S. 257, Berlin 1901.

[3]) M. v. Koschitzky a. a. O., Bd. I, S. 120.

[4]) W. Stieda, Das Ausland, 1884, S. 724.

[5]) G. Wegener a. a. O., S. 4 sagt über die Ursache der Entstehung unseres Südseehandels Folgendes: „Die Entstehung des heutigen deutschen Kolonialbesitzes in der Südsee ist ideell zurückzuführen auf die Energie und Weitsichtigkeit des deutschen Kaufmanns, und insbesondere auf diejenige des Hamburger Handelshauses Cäsar Godeffroy. Dieses begann in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts seine überseeischen Handelsunternehmungen auf die damals kommerziell noch fast jungfräuliche Welt der Südseeinseln auszudehnen. Der Handelsgegenstand, der dazu verlockte, war in erster Linie die Perlenfischerei."

Bedeutung ist, ob sie nämlich besser durch Handel oder durch Plantagenbau für uns nutzbar gemacht werden, scheint Godeffroy für die Südseegebiete dadurch gelöst zu haben, daß er eben beides in maßvoller Weise verband.[1]) Welche Bedeutung seinem Vorgehen beizumessen ist, geht am besten aus dem Entwurf des Gesetzes, betreffend „die Unterstützung der deutschen See-Handels-Gesellschaft“, welcher im Jahre 1880 dem Reichstage vorgelegt wurde, hervor: „Das Geschäft des Hauses Godeffroy ist bekanntlich über den größten Teil des Südsee-Archipels verbreitet und ist bisher das einzige gewesen, welches den Plantagenbau in größerem Umfange in die Hand zu nehmen versucht hat. Das demselben auf den Samoa-Inseln gehörige Areal beträgt 160 000 preußische Morgen, welche zum größeren Teile unmittelbar bei Apia liegen. Obwohl hiervon bisher erst ca. 5000 Morgen in Kultur genommen werden konnten, liegen schon große Resultate vor, und hat das dort eingeführte System der Bewirtschaftung sich als praktisch bewährt und allgemeine Anerkennung gefunden. Eine englische Autorität sagt darüber: „es würde für Pflanzer in allen Tropen gut sein, wenn das von den Herren Godeffroy eingeführte System allgemein bekannt und eingeführt würde. Alle anderen Etablissements auf Samoa, wo eingeführte Arbeitskraft verwendet wird, werden mit denselben menschlichen und gerechten Prinzipien geleitet. Ein amerikanischer Berichterstatter bezeichnet die Godeffroyschen Plantagen als „Modellpflanzungen“.[2])

---

[1]) W. Stieda in Das Ausland, 1884, S. 707. „Unsere Landsleute haben sich aber nicht damit begnügt, Handelsfaktoreien anzulegen, auf denen sie alles, was ihnen an Waren geboten wurde, sammelten, um es hernach mit Gewinn wieder veräußern zu können, sondern sie sind in wohlweiser Würdigung der dortigen Zustände in die Reihe der Produzenten mit eingetreten. Eine bloße Handelsniederlassung hat immer etwas unsicheres und bietet nicht recht Gewähr für dauernden Bestand. Es kann in den freundschaftlichen Gesinnungen der Urbewohner ein Umschlag eintreten, es kann eine stärkere Handelsmacht kommen, die Erzeugungskraft des Landes sich erschöpfen, falls ihr nicht nachgeholfen wird, kurz, es kann eben ein Wechsel der Verhältnisse sich geltend machen, der mit einem Schlage oder allmählich alles verloren gehen läßt, was mit dem größten Aufwande an Mittel und Arbeit mühsam in Szene gesetzt wurde. So hat denn der deutsche Kaufmann sich entschlossen, gleichzeitig Plantagenbesitzer zu werden und trägt als solcher nicht nur Sorge für gedeihliche weitere Pflege der Gewächse, derentwegen er hierher kam, sondern bemüht sich auch, dem gefügigen Boden durch Anbau neuer, bisher unbekannter Kultur- und Handelspflanzen fernere Vorteile zu entnehmen.“

[2]) Anlagen über die Verhandlungen des Reichstages. IV. Band, 1880, 4. Legislaturperiode. — III. Session, 1880. S. 723.

Nicht nur wurde das Haus Godeffroy für den Handel, sondern auch für die Form, in welcher sich derselbe vollzog, bahnbrechend. Sein Beispiel war für die ihm nachfolgenden Firmen maßgebend.[1]) Wenn daher berichtet wird, daß zur Zeit des deutsch-französischen Krieges Godeffroy seine Handelsstationen fast über den ganzen Stillen Ozean ausbreitete, und sogar die Engländer unsere Hamburger Kaufleute „Southsea-Kings" nannten[2]) — noch im Jahre 1858 passierte es einem preußischen Kapitän, daß er gefragt wurde, ob Preußen Hamburg tributpflichtig sei[3]) — so geht daraus wohl zur Genüge hervor, welche eminente Bedeutung diesem genialen und tatkräftigen Unternehmen beizumessen war.[4]) Nicht uninteressant dürfte es sein, hier nachstehende Tabelle anzuführen, welche uns den Aufschwung des deutschen Handels gegenüber dem Rückgange des englischen und amerikanischen nach den Samoa-Inseln veranschaulicht:

Jahr	Anzahl				Tonnen		
1868:	34	britische	Schiffe	mit	8038	Tonnen	Gehalt
	24	deutsche	"	"	3875	"	"
	5	amerikan.	"	"	3072	"	"
1869:	29	britische	"	"	4402	"	"
	22	deutsche	"	"	4230	"	"
	3	amerikan.	"	"	3690	"	"
1870:	32	britische	"	"	4970	"	"
	28	deutsche	"	"	7004	"	"
	6	amerikan.	"	"	3791	"	"

[1]) W. Stieda, Ausland, 1884, S. 706.

[2]) Geographische Zeitschrift, V. Jahrgang, 1899, S. 494.

[3]) W. Stieda, Ausland, wie oben. Geographische Nachrichten für Welthandel und Volkswirtschaft. I. Jahrgang, Heft 1, S. 23. Der erwähnte Kapitän war der preußische Kapitän-Leutnant Darmer, der sich über die damaligen Verhältnisse Samoas folgendermaßen äußert: „Wenn man bedenkt, daß der deutsche Handel ganz allein in der Hand des Hauses J. C. Godeffroy & Sohn in Hamburg liegt, und daß den englischen Handel 5 oder 6 verschiedene Firmen vermitteln, so geht hieraus die Bedeutung dieses Hauses hinreichend hervor. Um so mehr aber ist die Energie der Hamburger Firma anzuerkennen, als dieselbe zu einer Zeit, wo sie fast allein den ganzen Handel der Gruppe vermittelte, sich auf keine Regierung stützen konnte. Zu damaliger Zeit war die Hamburger Flagge im ganzen Osten, in Siam, China und auch in Australien viel bekannter als die preußische, und ich selbst bin in Bangkok im Jahre 1858 an Bord eines preußischen Handelsschiffes allen Ernstes gefragt worden, ob wir dutchmen — man hielt uns kurzweg für Holländer — nicht Hamburg tributpflichtig seien."

[4]) K. Hassert, Die neuen deutschen Erwerbungen in der Südsee. S. 10 und S. 103, Leipzig, 1903.

1871:	26 britische Schiffe	mit 4856	Tonnen	Gehalt
	36 deutsche „	„ 8696	„	„
	3 amerikan. „	„ 500	„	„

Der amerikanische Handel ist demnach der unbedeutendste; der früher wichtigste britische ist von dem deutschen allmählich stark überholt worden.[1])

Daß natürlich England scheelen Auges dieses blühende deutsche Handelsemporium in der Südsee betrachtet, zeigt zunächst seine rücksichtslose Okkupation der Fidji-Eilande vom Jahre 1874, wodurch es in seiner Ländergier auch ein Stück von diesen durch deutschen Händefleiß in Kultur gebrachten Gebieten für sich ergattern wollte, und zwar zu einer Zeit, wo „das Haus Godeffroy auf der Höhe seiner Macht stand."[2]) Wenn daher im Jahre 1876 das deutsche Reich mit dem König Georg I. von Tonga einen Freundschaftsvertrag[3]) schließt, so geschieht dies wohl hauptsächlich nur, um den deutschen Handel vor weiteren Annektions- oder Herrschergelüsten der englischen Nation zu schützen. Auch dieser Vertrag beweist wiederum den Einfluß und die Macht des Hauses Godeffroy.[4, 5]) Das deutsche Reich schließt zwar den Vertrag, im Grunde genommen ist es aber das Haus Godeffroy, welches die politische Aktion vornimmt und für das deutsche Reich die Insel Vavau als Kohlenstation erwirbt. In diesem Sinne wenigstens stellte die deutsche Presse diesen Vorgang dar.[6])

---

[1]) Der deutsche Handel befindet sich ausschließlich in Händen des Hamburger Hauses J. C. Godeffroy & Sohn; jährlich werden 128 Schiffseinkünfte nach Hamburg registriert. Fälschlicherweise berichtet Aus allen Weltteilen „jährlich werden 128 Schiffe mit voller Ladung nach Hamburg expediert. Den englischen Handel vermitteln 5 oder 6 Firmen. Entnommen: Aus allen Weltteilen 1879, S. 158.

[2]) Geographische Zeitschrift, 1899, S. 504.

[3]) M. Schanz. a. a. O., S. 198 bezeichnet diesen Vertrag „als den ersten Handels- und Freundschaftsvertrag, den Tonga überhaupt einging".

[4]) W. Sievers, Oceanien u. Australien, Leipzig u. Wien 1895 S. 351/52.

[5]) An dieser Stelle mag auch auf die Berichte selbst englischer und amerikanischer Autoritäten über die Bedeutung der Südsee-Inseln und namentlich der Samoa-Gruppe verwiesen werden, welche unverhohlen aussprechen, daß der deutsche Handel in diesen Gebieten völlig über den anderer Nationen dominiert und zugleich die Verdienste des Hauses Godeffroy um diese Gebiete lobend hervorheben. cf. Geographische Nachrichten für Welthandel, 1. Jahrgang, Heft 4, S. 195 u. S. 210.

[6]) Aus allen Weltteilen, 1878, 9. Jahrgang, S. 31. Auf den Tonga-Inseln hat das Hamburger Haus Godeffroy durch den Kapitän der Hertha im Oktober 1876 einen Vertrag mit dem Könige abgeschlossen, und hierdurch eine

Waren diese Inseln schon früher ein wichtiges Emporium des deutschen Handels, so nahm ihre Bedeutung natürlich hierdurch noch mehr zu. Vor allen Dingen aber, und hier tritt uns wieder der zivilisatorische Einfluß der Hamburger entgegen, „durch den deutschen Handel finden die Bewohner der Insel einen Erwerbszweig, der ihnen — ob zum Nutzen oder Schaden, wird der Erfolg zeigen — die europäische Kultur vollends zugänglich macht.“[1]) Wenn sich also auch hier wieder der günstige Einfluß zeigt, welchen unsere Pioniere des Handels auf die Bewohner der Südsee ausübten, ist der Verlust der Fidji-Inseln, welche „wegen ihrer zentralen Lage ein wichtiger kommerzieller Punkt“[2]) sind, für uns um so beklagenswerter, zumal es auch hier nach 1875, also unter englischer Herrschaft, um den deutschen Handel geschehen war.[3])

Dieser betrübende Vorfall hätte aber ein Mahnruf sein sollen, entschlossen und schnell bei der Samoa-Angelegenheit vorzugehen, damit auch nicht England eventuell diese Zentrale deutscher Kulturarbeit in seine Hände bekäme.[4]) Denn um es noch mal zu wiederholen, „die Herren Godeffroy, die man dort vielfach, wie oben erwähnt, „die Könige der Südsee“ zu nennen pflegt, sind die hervorragendsten Vertreter des deutschen nicht nur, sondern des europäischen Handels überhaupt in jenen Gegenden, denn die deutschen kommerziellen Beziehungen zu den Samoa-

---

Kohlenstation auf der Insel Vavau erworben. So hat, während Nord-Amerika von den Samoa-Inseln Besitz ergriffen hat — auf denen jenes Handelshaus seine bedeutendsten Stationen besitzt — auch Deutschland einen Besitz in Polynesien erlangt. Mit dem Besitz des Kohlenhafens und der Aufhissung der deutschen Flagge ist die Souveränität über Vavau und dessen Nachbar-Inseln verbunden. Das Haus Godeffroy hat 25 große Schiffe auf der Südsee und beherrscht in einem großen Teile dieses Ozeans den Handel vollständig; Hauptgegenstand der Ausfuhr ist Kokosnußöl, welches in großen Fabriken bei Hamburg raffiniert wird.

[1]) Deutsche Geographische Blätter, Bd. I, 1. Jahrgang, S. 25.

[2]) W. Stieda, Ausland, 1884, S. 724.

[3]) Geographische Zeitschrift, 1899, S. 504.

[4]) Deutsche Kolonialzeitung, 1884, S. 239. Durch den gegenwärtigen Stillstand der deutschen Handelsoperationen in der Südsee, bei denen die deutsche Handels- und Plantagengesellschaft nur eine sehr allmähliche Entwickelung neben der Erhaltung derselben auf Samoa bei ihren begrenzten Mitteln erstreben konnte, und durch den die Deutschen in der Südsee sehr deprimierenden Effekt der Ablehnung der Samoavorlage im Reichstage, sind die Ansprüche und Einverleibungsbestrebungen anderer Nationen wieder offener hervorgetreten.

Eilanden und anderen Inselgruppen Polynesiens haben daselbst nachgerade den Handelsverkehr aller übrigen Nationen zusammengenommen überflügelt; überall in den dortigen Gewässern begegnen wir dem Zeugnis des deutschen Unternehmungsgeistes, wie auf den Schiffer-, so auf den Tonga- und Fidji-Inseln, auf den Ellice-, Kingsmill- oder Gilbert-, den Marshall- und Korallen-Eilanden, an der Spitze dieser fort und fort wachsenden merkantilen Bewegung aber sehen wir die erwähnte Hamburger Firma. Sie ist es gewesen, die auf den Samoa-Inseln die ersten Kokospalmen-Pflanzungen anlegte, deren Produkte durch das in ihnen enthaltene Öl ein so einträglicher Handelsartikel geworden sind."[1])

Die Verdienste des Hauses Godeffroy beschränken sich jedoch nicht bloß auf das Gebiet des deutschen Handels, auch die Wissenschaft ist ihm zu großem Danke verpflichtet.[2]) Die Namen Graeffe und Kubary, Forscher,[3]) welche in seinem Auftrage tätig waren, legen ein sprechendes Zeugnis hierfür ab.[4] [5]) Auch dürfte das Museum des Hauses Godeffroy in Hamburg der Mit- und Nachwelt ein Beweis dafür sein, was hamburgischer Unternehmungsgeist in der Südsee geleistet hat.

Als nun im Jahre 1878 der Zusammenbruch des Hauses Godeffroy erfolgte, dessen Ursache nicht in seinem Südseegeschäft, sondern in verfehlten Minenspekulationen in Europa lag,[6]) da drohte der wissenschaftlichen Welt der Verlust dieses Museums. So werden denn auch Stimmen in den Hamburger Blättern laut, welche der Erhaltung desselben das Wort reden[7]) und zugleich die großen Verdienste hervorheben, welche sich die Godeffroys durch dieses in seiner Art einzig dastehende Museum um die Wissenschaft erworben haben.

Wie kommt es nun aber, so wird man sich fragen, daß das deutsche Reich diese hochwichtige handelspolitische Position durch Ablehnung der sogenannten Samoavorlage im Reichstag aufgeben und damit fremder, in erster Linie englischer Konkurrenz,

---

[1]) Das Ausland, 1879, S. 998; ähnlich auch Sievers a. a. O. S. 429.
[2]) Mitteilungen der Geogr. Ges. in Hamburg, Bd. XIV, S. 6.
[3]) Franz Hernsheim, Südsee-Erinnerungen, Berlin 1883. S. 62 u. 67.
[4]) Geographische Zeitschrift, 1899, S. 494.
[5]) G. Wegener a. a. O., S. 5.
[6]) G. Wegener a. a. O., S. 6.
[7]) Hamburger Korrespondent, 1880, 10. Januar und 12. Januar.

die Möglichkeit verschaffen konnte, den dortigen Handel an sich zu bringen?

Liest man die diesbezüglichen Reichstagsberichte, so erkennt man, daß sich in den Verhandlungen alles um die Frage dreht, ob bei der Südseefrage wirklich nationale Interessen im Spiele sind, oder ob die Vorlage lediglich auf die Unterstützung einer Firma nämlich J. C. Godeffroy & Sohn hinauslaufe. Die Anhänger der Vorlage behaupten mit Entschiedenheit das erstere.[1]) Nicht etwa wolle man Subventionierung einer notleidenden Firma, sondern der Zweck der Vorlage sei, im nationalen Interesse das politische Ansehen Deutschlands in einer Gegend, wo der deutsche Handel zum ersten Male derart prädominiert, zu schützen und die unter großen Opfern erworbenen Ausgangs- und Stützpunkte zu erhalten.[2])

Demgegenüber versuchen die Gegner, namentlich der Abgeordnete Bamberger, klarzulegen, daß die deutschen Interessen, welche durch Godeffroy dort geschaffen, keineswegs von so schwerwiegender Bedeutung seien, daß das deutsche Reich hier finanziell eingreifen müsse.

Im weiteren Verlauf der Verhandlung verschmäht es der Abgeordnete Bamberger sogar nicht, die Verdienste des Hauses Godeffroy fast auf ein Minimum herabzusetzen[3]) und beruft sich dabei auf „alle möglichen kleinen geheimen Aktenstücke“, welche ihm von Seiten der Konkurrenten Godeffroy's zugegangen sind.[4]) Seine Ausführungen gipfeln darin, daß nicht nationale Ehre auf dem Spiele stehe, sondern es sich lediglich um Unterstützung einer notleidenden Firma handle; man dürfe auf keinen Fall aus den Taschen der Steuerzahler des deutschen Reiches eine solche private Unterstützung gewähren.

Die Gegner der Vorlage, zu welchen offenbar die Konkurrenten des Hauses Godeffroy zu rechnen sind, hatten an Dr. Bamberger einen vortrefflichen Verfechter ihrer Sache gefunden. Er war ihr Sprachrohr und durch seine Redegewandtheit kam die Vorlage zu Fall.

---

[1]) Reichstags-Verhandlungen, Bd. II, 4. Legislaturperiode, III. Session, 1880, S. 874 und 76.

[2]) Anlagen zu den Verhandlungen des Reichstages, 1880, Bd. IV, S. 747.

[4]) Reichstags-Verhandlungen a. a. O., S. 954.

[5]) Ebendort, S. 871.



Man könnte die Frage aufwerfen, warum denn die Firma Godeffroy es nicht versucht habe, in Hamburg Geld für ihr Unternehmen flott zu machen, ehe sie mit einem Gesuch an Bismarck herantrat.

Darauf ist zu antworten, daß Hamburg bereits mit soviel Kapital bei diesem Unternehmen engagiert war, daß weitere Beteiligung nicht zu erwarten war, wie dies ganz richtig von Bamberger im Reichstage ausgeführt wird.[1]) Aus diesem Grunde sah man sich genötigt, das Gesuch an den Fürsten Bismarck zu richten, der, wenn auch persönlich dem Plane zugetan, doch nicht ohne Bedenken die Sache vor den Reichstag brachte.

Man hatte an dem Fürsten einen wohlwollenden Vertreter der Sache, weil er glaubte, endlich einmal hierdurch seinen Lieblingsplan, nämlich die Inangriffnahme deutscher Kolonialpolitik, verwirklichen zu können. Daß solche beabsichtigt war, geht ja auch aus den Reichstagsverhandlungen hervor,[2]) welchen Umstand wiederum Bamberger und Genossen zu Ungunsten der Vorlage ausbeuten.[3])

Bevor die Vorlage im Reichstage verhandelt wurde, hatte sich die deutsche Seehandelsgesellschaft gebildet, welche das Godeffroy'sche Geschäft übernahm. An ihrer Spitze stand Herr von Hansemann, derselbe, den wir später in der Neu-Guinea-Kompagnie wieder treffen. Besagter Herr war mit dem Geheimen Legationsrat von Kusserow, einem Anhänger der Samoavorlage, verschwägert, und offenbar hat dieser seinem Schwager diesbezügliche Winke erteilt. Doch die Seehandelsgesellschaft ist, wie bekannt, nicht in Wirksamkeit getreten.

Interessant ist es nun zu beobachten, wie Hamburg sich selbst zu dieser Sachlage stellte.

Um hier ein ungetrübtes Urteil zu gewinnen, muß man sich vergegenwärtigen, daß damals die Hamburger Gemüter heftig durch die Frage des Anschlusses Hamburgs an den deutschen Zollverein bewegt waren.

Hier gab es zwei Parteien, die Schutzzöllner, welche für den Anschluß waren, und die Freihändler, welche auf keinen Preis die Freihafenstellung aufgeben wollten.

---

[1]) Reichstags-Verhandlungen a. a. O., S. 863.
[2]) Ebendort, S. 879.
[3]) Ebendort, S. 862.

Dieses Zusammentreffen war für die deutsche Seehandelsgesellschaft sehr ungünstig. Denn außer den direkten Konkurrenten Godeffroy's erheben sich nun auch noch andere Hamburger Kreise, welche gegen den Anschluß waren, gegen die Subvention.

Das Haus Godeffroy und sein Anhang gehörten der Schutzzoll-Partei an, Hamburg war aber freihändlerisch gesinnt. Die Godeffroy's wollten den Eintritt Hamburgs in den Zollverein, setzten sich somit in Gegensatz zu der Mehrheit, und demzufolge hatte man auch die Freihafen- und Freihandels-Partei gegen sich.[1]) Daß man unter solchen Umständen der Vorlage in Hamburg nicht sehr sympathisch gegenüber stand, lag auf der Hand.

Durchliest man die Hamburger Tagesblätter jener Zeit, so findet man, daß Hamburg eine höchst reservierte, um nicht zu sagen fast ablehnende Haltung, zu der Samoavorlage einnimmt.

Was die Gegner der Vorlage im Reichstage als Ausgangspunkt benutzen, daß es sich nämlich nur um die Unterstützung des Hauses Godeffroy handle, wird in der Hamburger Presse fast durchweg in den Vordergrund gestellt.

Auf diesem Standpunkt steht beispielsweise die Hamburger Börsenhalle, ein Blatt, welches in Hamburger Kreisen als maßgebend für handelspolitische Fragen, wenigstens für die damalige Zeit, angesehen wurde. Sie kann nicht die Behauptung teilen, daß mit dem Ausfall des Hauses Godeffroy der deutsche Handel in der Südsee verloren sei. Es wird zum Beweis hierfür auf andere deutsche Häuser verwiesen, welche ebenfalls durch Energie und Ausdauer die Südsee in den Bereich des deutschen Handels gezogen und doch nicht die Hilfe der Reichsregierung in Anspruch genommen haben, außer wenn es sich um Schutz durch die Marine handle. Besonders wird auf die Kosten aufmerksam gemacht, welche der Reichsregierung durch Stationierung von Kriegsschiffen in so entfernt liegenden Gewässern entstehen würden.[2]) „Hilf Dir selbst", dies Motto ruft das oben genannte Blatt dem bedrängten Hause Godeffroy zu.

An anderer Stelle wird das Verhalten der Regierung kritisiert, von der es heißt, daß „sie sich schon seit einigen Jahren etwas stark für ein gewisses Welthaus engagiert und die vorjährigen Verhandlungen über die Samoa-Verträge nur die

[1]) G. Godeffroy, Schutzzoll und Freihandel, Berlin, 1879.
[2]) Hamburger Börsenhalle, 1880, 10. April.



Pioniere für das jetzige Vorgehen gewesen seien."[1]) Man ist der Ansicht, daß dieser geplante Schutz der „nationalen Interessen" höchstwahrscheinlich eine Verwickelung mit England herbeiführen werde und will einer solchen aus dem Wege gehen.

Aus diesen Preßstimmen läßt sich also deutlich erkennen, daß Hamburg für die Unterstützung des Hauses Godeffroy nichts übrig hatte.

Was nun das übrige Deutschland betrifft, so mag zunächst auf das „Bremer Handelsblatt" verwiesen werden, welches der Samoavorlage jedenfalls aus nahe liegendem Konkurrenzgrunde nicht sympathisch gegenübersteht. Dieselben Motive, welche man in Hamburg gegen die Vorlage vorbrachte, werden auch von diesem Blatte angeführt. Man macht Bedenken darüber geltend, daß die subventionierte Gesellschaft wohl die hohe Protektion gegenüber den anderen Firmen ausspielen werde und sieht ernstere politische Verwickelungen im Gefolge der Unterstützung.[2]) Man verwirft weiter die letztere, weil man sie jeglicher nationalpolitischen Motive bar hält.[3])

Eine in jeder Beziehung die Unterstützung befürwortende Stellung nimmt dagegen die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" ein. Hierzu muß allerdings bemerkt werden, daß ihr wohl nicht ganz der Vorwurf der Parteilichkeit erspart bleiben kann, denn ein Mitglied der Familie Godeffroy war noch außer zwei anderen Hamburgern Mitbesitzer dieses Blattes.

Dieselbe befürwortende Stellung in dieser Angelegenheit nimmt auch die „Kölnische Zeitung" ein. In einem Leitartikel betitelt „Die deutsche Südseegesellschaft", plaidiert sie eifrig für eine Unterstützung derselben. Nicht, so argumentiert diese Zeitung, hat das Reich die Aufgabe, zahlungsunfähige Handelsfirmen, und wären es die größten und besten, zu halten, dies stehe erst in zweiter Linie, in diesem Falle handle es sich vielmehr um „eine Angelegenheit von einer gewissen nationalen Bedeutung".[4])

Hier mag bemerkt werden, daß die „Kölnische Zeitung" wohl so recht als Vertreterin der Ansicht des deutschen Inlandes in kolonialpolitischen Fragen gelten kann, wobei allerdings ein gut

---

[1]) Hamburger Börsenhalle, 1880, 19. April.
[2]) Bremer Handelsblatt, 1880, S. 22.
[3]) Ebendort, S. 33.
[4]) Kölnische Zeitung, 1879, 23. Dezember.

Teil romantischer Kolonialschwärmerei auf ihr eigenes Konto kommt.

Ein nationaler Standpunkt in der Samoa-Vorlage wird auch vom „Export“, dem Organ des Zentralvereins für Handelsgeographie, eingenommen.

Er appelliert an den Hamburger Lokalpatriotismus und hofft von ihm, daß er sich der Sache annehmen werde, fordert aber auch zugleich die Hamburger auf, aus ihrer reservierten Stellung gegenüber dem Inlande herauszutreten, zumal man gerade in vorliegendem Falle soviele Beweise der Sympathie aus demselben erhalten habe.[1]) An anderer Stelle wird es als eine Dankespflicht bezeichnet, welche Hamburg dem Hause Godeffroy schulde, und die jetzt zu erfüllen an der richtigen Zeit wäre.[2]) In jeder Beziehung befürwortet der Export die Unterstützung, denn würde diese nicht erfolgen, so dürfte dieser wirtschaftlichen Niederlage auch eine politische, zugleich eine Niederlage der Tendenzen, welche deutsche koloniale Handelspolitik seit zehn Jahren geleitet haben, nach sich ziehen.[3])

Leider haben die vielen Erwägungen der Presse für die Unterstützung der Seehandelsgesellschaft doch nicht derselben zur Annahme im Reichstage verholfen. So endigte dieser erste Anfang deutscher Kolonialpolitik. Die Akten über die Südseefrage sind nun für einige Jahre geschlossen und erst im Jahre 1883 erhält diese Angelegenheit einen frischen, diesmal aber nachhaltigen Impuls.

Im Anschluß hieran möge noch die etwas delikate Frage erörtert werden, wie sich die öffentliche Meinung Hamburgs in der Zeit nach der Ablehnung der Samoavorlage zu der ganzen kolonialen Bewegung stellt.

Es ist dies ein Punkt, über den bisher völlige Dunkelheit herrschte, und zu dessen Aufklärung ich an Ort und Stelle Studien gemacht habe.

Man sollte annehmen, daß man in der Tagespresse dieser Zeit hierüber hinreichend Aufschluß finden könnte. Allein, wenn man sich der Mühe unterzieht, Nachforschungen nach dieser Richtung anzustellen, so ist die Ausbeute sehr gering, ja fast gleich Null.

[1]) Export, 1879, Nr. 10.
[2]) Export, 1879, Nr. 12.
[3]) Export, 1880, Nr. 17.

Diese erstaunliche Lücke in der Hamburger Tagespresse nötigte mich, mich an die maßgebenden Kreise Hamburgs zu wenden, und das kritisch gesichtete Resultat dieser Recherchen gebe ich in Nachstehendem wieder.

Voraus will ich schicken, daß, als ich in einer meiner Unterredungen mit den interessierten Kreisen „die öffentliche Meinung“ in Hamburg über unsere Kolonialpolitik zur Sprache brachte, dies Thema mit offenbarer Geringschätzung behandelt wurde. Man bedeutete mir, daß von einer wirklich öffentlichen Meinung über Kolonialpolitik in Hamburgs kommerziellen Kreisen nie recht die Rede gewesen sei, wenn aber hier und da Meinungen laut geworden wären, dann hätten sie zu der kolonialen Begeisterung des deutschen Inlandes im Gegensatz gestanden.

Es entspricht dem Charakter des Hamburgers nicht, Dinge an die große Glocke zu hängen, welche besser im Stillen, und ohne Aufsehen zu erregen, gedeihen. Auch im Inlande wird von Geschäftsleuten dieselbe Taktik befolgt, doch ist der Hamburger darin noch um einige Grade reservierter. Wenn nun das übrige Deutschland Hamburg wegen dieses klugen Schweigens unpatriotischen Egoismus zum Vorwurf gemacht hat, so ist dies zwar begreiflich, aber keineswegs berechtigt. Die Hamburger hatten, wie mir allerseits versichert wurde, ebenso wie das deutsche Innenland, den Wunsch, jene Gebiete, wo eben der deutsche Handel dominierte, in deutschem Besitz zu wissen. Sie waren aber nicht so heißblütige Enthusiasten wie jene Kolonialschwärmer, welche um jeden Preis Kolonien haben wollten. Bei ihnen überwog der kühle und klare Verstand, und dieser ließ phantastische Kolonialpläne nicht aufkommen.

In diesem Gegensatz Hamburgs zu dem übrigen Deutschland spielte auch wohl hier und da der Neid eine gewisse Rolle, doch kann ich nicht zugeben, daß dieses Motiv stark hervortrat oder gar dominierte.

Nach meiner eigenen Überzeugung wäre es besser gewesen, wenn Hamburg in der Zeit der kolonialen Bewegung die Taten seiner Kaufleute mehr in den Vordergrund gestellt hätte, jedenfalls würde man dann überall die kolonialgeneigte Stimmung Hamburgs deutlich erkannt haben. Vor allem darf nicht übersehen werden, daß Hamburg über jene Gebiete, welche man als Kolonien begehrte, dank seiner langjährigen Erfahrung weit besser orientiert war, als jeder andere. Man wußte in Hamburg genau, was in diesen Gebieten zu holen war und ob sie sich zu Kolonien eigneten.

Nur zu oft kam es vor, daß Forscher oder Reisende etwas Neues entdeckt oder gefunden zu haben glaubten und hinterher erfahren mußten, daß die Hamburger längst diese Entdeckung gemacht hatten.

In erster Linie ist und bleibt der Hamburger stets Kaufmann und als solcher fragt er bei jeder Sache, die er in Angriff nimmt, ob sich die Mühewaltung auch lohnen wird. So war es auch bei der Kolonialfrage und bei dieser noch weit mehr als bei jedem anderen Unternehmen, denn damit, daß man für Deutschland Kolonien erwarb und auch das nötige Kapital für deren Nutzbarmachung eventuell aufbrachte, war es nicht getan. Man mußte immerhin auch etwaige politische Verwickelungen erwägen. Wenn solche tatsächlich eingetreten wären, würden sich die deutschen Kapitalisten doch schleunigst zurückgezogen haben. Wahrscheinlich hätte Hamburg allein die Folgen zu tragen gehabt. Der Kolonial-Enthusiasmus hätte sich dann aber abgekühlt und der in so hoher Blüte stehende deutsche Übersee-Handel wäre zweifelsohne auf ein Minimum reduziert worden. An derartige Eventualitäten dachte man wohl nicht ernstlich im Inlande. Außerdem lebte man infolge Unkenntnis in dem Wahn, daß in den überseeischen Gebieten, welche man zu erwerben beabsichtigte, nun endlich Länder gefunden seien, welche die deutsche Auswanderung aufzunehmen vermochten. Dies war ja überhaupt der leitende Gedanke der Kolonialpolitiker des Inlandes. Hierin lag aber ein großer Irrtum: Alle unsere Kolonien eignen sich auch heute noch nicht zur Aufnahme unserer Auswanderer. Jedenfalls müssen erst Jahre vergehen, bevor diese Gebiete durch Bearbeitung des Bodens kultiviert sein werden. Der Schwerpunkt unseres kolonialen Interesses konzentrierte sich von Anfang an auf die afrikanischen Kolonien und hier können, nach dem Urteil der genauesten Kenner, dauernd Deutsche nicht angesiedelt werden. Zwar ist Afrika reich an fruchtbarem Boden, doch behält wohl vorläufig noch das Wort Dr. Fischers seine Geltung „wo Afrika anfängt fruchtbar zu werden, da wird es ungesund, und wo es ungesund wird, beginnt seine Fruchtbarkeit“.

Unsere Hamburger wußten dies alles sehr genau, und daher konnte für sie, wenn man eine Kolonialpolitik inaugurieren wollte, nur zunächst die Anlage von Handelskolonien in Betracht kommen, womit man sich freilich wiederum zu dem übrigen Deutschland in Gegensatz stellte.



Das Verhältnis, in dem Hamburg in der Kolonialfrage zum Inlande stand, kann also so aufgefaßt werden, wie das der Praxis zur Theorie. Das Inland mit seinen kenntnisreichen Theoretikern vermag die erfahrenen Praktiker der weitblickenden Hansestadt nicht zu verstehen und aus diesem Grunde allein konnte es kommen, daß es der reservierten Haltung der letzteren falsche, zum Teil egoistische Motive unterschob. Dies aber, das mag ausdrücklich hervorgehoben werden, ist der Angelpunkt, um den sich die ganze Frage der Stellung Hamburgs zum übrigen Deutschland dreht.

Zur Zeit, wo bereits koloniale Erwerbungen stattgefunden hatten, erfuhr man in Hamburg, wie auch im Inlande nichts hierüber. Die Regierung hüllte sich bei ihren kolonialpolitischen Handlungen in tiefes Schweigen, obgleich die Presse energisch Auskunft verlangte.[1]) Die Regierung aber beharrte bei ihrem Schweigen, da sie allen Grund hatte, die Aufmerksamkeit des Auslandes, in erster Linie Englands, von ihrem kolonialen Vorgehen abzulenken. Beispielsweise wird der Zweck der Entsendung des Dr. Nachtigall in der „Hamburger Börsenhalle" so dargestellt, als ob er die Aufgabe habe, durch Vervollständigung der vorhandenen Informationen die Grundlage für die Beschlußfassung über die Organisation einer zweckentsprechenden konsularischen Vertretung zu gewinnen, und inzwischen die vorhandenen Interessen der Angehörigen des Reiches zu vertreten und zu fördern.[2])

Ähnlich macht es die „Kölnische Zeitung", welche den Dr. Nachtigall eine Reise, um den Lauf des Niger und Kongo zu verfolgen, antreten läßt.[3])

Der Zweck beider Notizen ist offenbar der, der Öffentlichkeit gegenüber den eigentlichen Reisezweck zu verbergen.

Man war also auch in Hamburg über die kolonialen Absichten der Regierung vollkommen in Unkenntnis. Dieser Umstand brachte die Hamburger den Inländern wieder etwas näher, und so wurde allmählich allgemein bekannt und gewürdigt, was unsere hanseatischen Kaufleute getan hatten, um die Möglichkeit einer deutschen Kolonialpolitik vorzubereiten, und zwar besonders auch in den Kreisen, welchen die Agitation für deutsche Kolonialpolitik entsprungen war, in denen sich aber die Hamburger wegen ihres reservierten Verhaltens nicht besonderer Gunst erfreuten.

---

[1]) Hamburger Börsenhalle, 1884, 20. September.

[2]) Hamburger Börsenhalle, 1884, 21. April.

[3]) Kölnische Zeitung, 1884, 17. April.

Mit einem gewissen Bedauern mußte man im Inlande anerkennen, daß die Arbeiten unserer Hanseaten bis jetzt eigentlich nur überwiegend zum Aufschwunge und zur Ausdehnung fremder Kolonien beigetragen haben.[1]) Von nun an aber hoffte man, daß das von den Hamburgern mit eigenem Risiko angebahnte Kolonialunternehmen guten Fortgang nehmen und daß, wenn auch Hindernisse sich in den Weg stellen und Opfer fordern sollten, die deutsche Regierung und das deutsche Volk Hand in Hand mit Hamburg davor nicht zurückschrecken und die mit Begeisterung begonnene Kolonialpolitik zu einem gedeihlichen Ziele führen werde.

Diese Hoffnung hat sich bekanntlich in erfreulicher Weise bestätigt, wie ich in meiner bereits oben erwähnten Schrift in dem Abschnitt über die Rolle Hamburgs bei Erwerbung der ersten deutschen Kolonialgebiete aktenmäßig nachgewiesen habe.

---

[1]) Hamburger Börsenhalle, 22. September 1884.

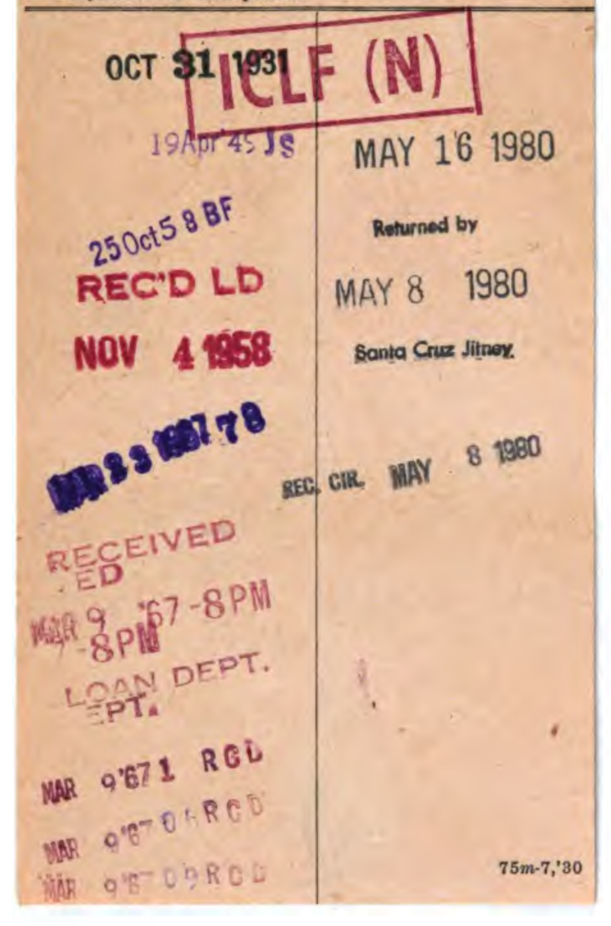
Vita.

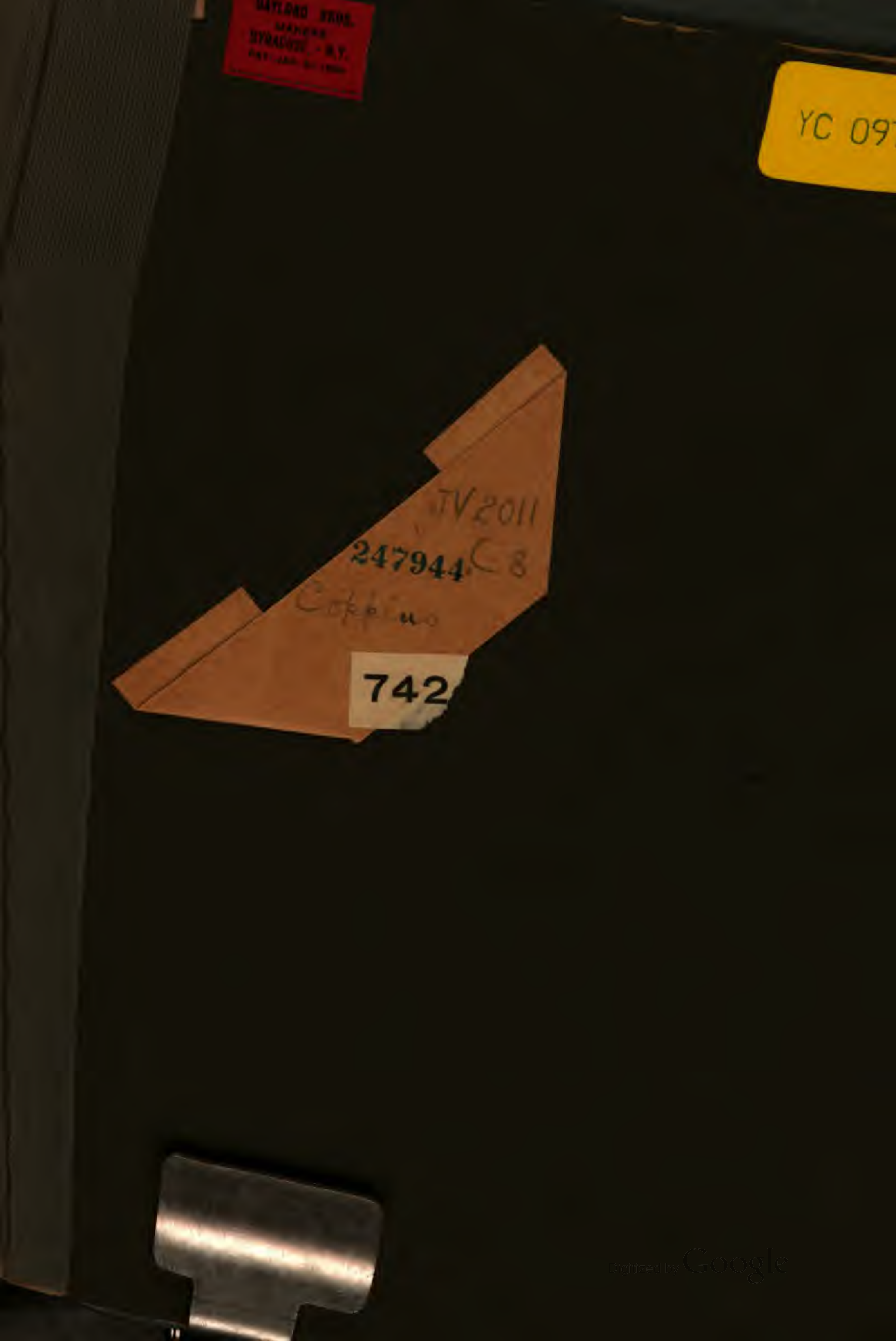
Ich, Adolf Coppius, evangelischer Konfession, wurde am 6. Juli 1879 in Grimmen, in der Provinz Neu-Vorpommern, als Sohn des Kanzleirats Carl Coppius geboren.

Nach Absolvierung des Elementarunterrichtes in Grimmen und Stralsund, besuchte ich das Real-Gymnasium in Stralsund, wo ich im März 1899 das Abiturienten-Examen bestand. Hiernach studierte ich im Sommersemester 1899 auf der Universität Jena Chemie und bezog im Wintersemester 1899/00 die Universität Leipzig und widmete mich vom Wintersemester 1900/01 an dem Studium der Kameralwissenschaften.

Ich hörte Vorlesungen der Herren Professoren Stieda, Ratzel, Heinze, Bücher, Mayer, Hasse, Fricker, Wislicenus, Wiener, Rieker, Lamprecht.

Die Anregung zu vorstehender Arbeit erhielt ich von Herrn Prof. Dr. Stieda, der mich bei derselben mit manchem guten Rat unterstützte. Ihm, sowie allen meinen Lehrern bin ich zu bleibendem Dank verpflichtet.




GAYLORD BROS.
MAKERS
SYRACUSE, N.Y.
YC 09
JV2011
247944
C8
742
Google

